UEBER DIE BEDEUTUNG NATIONALER HANDELSFLOTTEN FUER ENTWICKLUNGS - LAENDER UND DEREN HOCHSEE - SCHIFFAHRTSPOLITIK

Inauguraldissertation

zur Erlangung der Würde eines
Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Hanns Peter Haber

von Nürnberg, Bundesrepublik Deutschland

Barfüsser-Druckerei, Basel 1976

UEBER DIE BEDEUTUNG NATIONALER HANDELSFLOTTEN FUER ENTWICKLUNGS - LAENDER UND DEREN HOCHSEE - SCHIFFAHRTSPOLITIK

Inauguraldissertation

zur Erlangung der Würde eines
Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von
Hanns Peter Haber
von Nürnberg, Bundesrepublik Deutschland

Barfüsser-Druckerei, Basel 1976

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

"Die Fakultät hat diese Arbeit am 26. Februar 1976 auf Antrag von Prof. Dr. H.R. Meyer als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen."

INHALT

Einleitung

1. Gegenstand der Untersuchung 1
2. Unterschiede zwischen entwickelten Volkswirtschaften und Entwicklungsländern 2
   - 2.1 Verschiedene Qualifikationskriterien 2
   - 2.2 Klassifizierung der Entwicklungsländer 4
   - 2.3 Schematische Darstellung 10

1. Kapitel Die Bedeutung 'nationaler Handelsflotten' im allgemeinen und für Entwicklungsländer im besonderen

1. Die Bedeutung 'nationaler Handelsflotten' im allgemeinen 13
   - 1.1 Die Funktionen einer Handelsflotte 13
   - 1.2 Die Einsatzgebiete einer Handelsflotte 18
2. Der Grundsatz der traditionellen Schiffahrtspolitik 21
   - 2.1 "Freiheit der Meere" 21
   - 2.2 Der Einfluss der Entwicklungsländer 23
   - 2.3 Intensiver Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern 24
3. Besondere Merkmale der Handelsflotten von Entwicklungsländern 25
   - 3.1 Die Struktur nationaler Handelsflotten in Entwicklungsländern 25
   - 3.2 Die 'billigen Flaggen' 27

2. Kapitel Analyse der Welthandelsflotte

1. Die Welthandelsflotte am 1.12.1974 30
2. Die Handelsflotten der Entwicklungsländer 33
3. Die Anteile nach Ländergruppen 36
4. Die Entwicklung in den verschiedenen Ländergruppen 48
5. Die Entwicklung der einzelnen Gruppen von Entwicklungsländern 49

3. Kapitel Die Seeschiffahrtspolitik der Entwicklungsländer

1. Der Stellenwert von Seeschiffahrtsinvestitionen im Bereich der gesamten Verkehrsausgaben 52
2. Warum Entwicklungsländer eigene Handelsflotten betreiben 54
   - 2.1 Ausserökonomische Motive 56
   - 2.2 Oekonomische Gründe 57
   - 2.21 Sicherung der wirtschaftlichen Selbständigkeit eines Landes 57
   - 2.22 Ankurbelung der Industrialisierung 59
   - 2.23 Schaffung von Arbeitsplätzen 61
   - 2.24 Verbesserung der Zahlungsbilanz 62
   - 2.3 Zwischenbilanz 66
3. Die Seeschiffahrtspolitik in den Entwicklungsländern 68
   - 3.1 Der Gegensatz zu den 'traditionellen Schiffahrtsnationen' 68
   - 3.2 Der 'Konferenzkodex' der UNCTAD 72

3.3 Kommentar des Konferenzkodex 75
3.31 Die Beziehungen zwischen den Konferenzmitgliedern 75
3.32 Die Frachtratenpolitik 77
3.33 Schlichtungsverfahren bei Streitigkeiten 78

Schlussbemerkungen und Ausblick 80

Anhang 82

Literaturverzeichnis 141

Verzeichnis der Schaubilder und Tabellen

Schaubilder	1. Klassierung der Entwicklungsländer	10
	2. Arten der Schiffahrt	14
Tabellen	1. Net loans and grants, exports and other balance of payments flows (net), as a percentage of imports, 1965 - 1970	7 ff
	2. Fahrgastplatz - Kapazitäten der Welthandelsflotte für Einheiten von 300 BRT und darüber	20
	3. Die Welthandelsflotte am 1.12.1974 gegliedert nach Flaggen (Einheiten von 300 BRT und darüber)	30 ff
	4. Handelsflotten ausgewählter Entwicklungsländer gesamt nach Tonnage und Ladekapazitäten am 1.12.1974 (Einheiten von 300 BRT und darüber)	34/35
	5. Die Welthandelsflotte nach Ländergruppen	37 ff
	6. Handelsflotten der Entwicklungsländer nach einzelnen Ländergruppen	41 ff
	7. Die Entwicklung der Handelsflotten nach Ländergruppen	45 ff

Tabellen im Anhang

1. Handelsflotten ausgewählter Entwicklungsländer gesamt nach Tonnage und Ladekapazitäten (Einheiten von 300 BRT und darüber) 82 ff

2. Entwicklungsländer, die durch Linienkonferenzen bedient werden 104 ff

3. Entwicklungsländer (Ohne eigene Handelsflotte), die durch Linienkonferenzen bedient werden 136 ff

EINLEITUNG

1. Gegenstand der Untersuchung

Am 1. Dezember 1974 verfügten 113 Länder über nationale Handelsflotten mit Einheiten von 300 BRT und darüber. Diese Länder lassen sich in drei Gruppen einteilen:

(1) "Die 'traditionellen Schiffahrtsländer', in erster Linie europäische, vorwiegend industrialisierte Länder.

(2) Die 'neuen maritimen Nationen', meistens Entwicklungsländer, von denen nur wenige bereits eine Schiffahrtstradition haben.

(3) Die sozialistischen Länder mit ihrem besonders gearteten Wirtschaftssystem, in das auch die Seeschiffahrt eingebettet ist." [1)]

Den Gegenstand dieser Untersuchung bildet die Seeschiffahrt in den Entwicklungsländern. Ueber die Bedeutung des Begriffs Seeschiffahrt herrscht in der Literatur weitgehende Einstimmigkeit, so dass sich an dieser Stelle eine ausführliche Definition wohl erübrigt. Anders ist es dagegen mit dem Begriff 'Entwicklungsland'. Dieser Ausdruck wird heute in der Oeffentlichkeit vielfach als Schlagwort benutzt, ohne dass sich Rechenschaft darüber gegeben wird, welche Länder überhaupt als solche bezeichnet werden können. Es wird daher unsere Aufgabe sein, zunächst einmal abzugrenzen, was wir im Rahmen dieser Arbeit unter einem Entwicklungsland verstehen werden.

---

1) Böhme, Hans: Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, in 'Die Weltwirtschaft', Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Heft Nr. 1 1971, Seite 173

Anstelle von Entwicklungsländern spricht man vereinzelt auch von unterentwickelten Ländern, vor allem dann, wenn es darum geht die Unterschiede zu den entwickelten Ländern festzustellen. Wir werden uns aber im Verlauf dieser Untersuchung bemühen, diesen Terminus möglichst wenig zu benutzen, da wir darin bereits eine gewisse Wertung sehen.

2. Unterschiede zwischen entwickelten Volkswirtschaften und Entwicklungsländern

2.1 Verschiedene Qualifikationskriterien

Es gibt eine Reihe verschiedener Klassifikationskriterien, von denen wir einige übersichtsweise darstellen werden, da es den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde, alle denkbaren Kriterien ausführlich zu untersuchen. Eine umfassendere Darstellung von verschiedenen Qualifikationskriterien finden wir bei Harvey Leibenstein [2].

Nachfolgend ein ausgewählter, allerdings unvollständiger Katalog von verschiedenen oekonomischen Klassifikationsmerkmalen:

(1) Ungenügende Produktion von Nahrungsmitteln

Die genügende Produktion von Nahrungsmitteln ist in den meisten Entwicklungsländern ein echtes Problem. Eine 'Nahrungsmittelindustrie' kennt man in den meisten Ländern noch nicht, so dass sie vorwiegend auf ihre Agrarprodukte angewiesen sind. Das zeigt sich auch darin, dass der grösste Teil der Bevölkerung noch im Agrarsektor tätig ist. Der Ertrag ist schwankend und auch die Mengen sind sehr unterschiedlich, da es in gewissen Ländern nicht selten vorkommt, dass die gesammte Ernte vernichtet wird.

(2) Niedriges Pro-Kopf-Einkommen

Dieses Kriterium trifft man sehr häufig in Statistiken, doch sollte

---

2) Vgl. Leibenstein, Harvey: Economic Backwardness and Economic Growth, New York 1957, Seite 38 ff

man die Aussagekraft nicht zu sehr überschätzen. Es dürfte zwar zutreffen, dass im Vergleich zu den Volkswirtschaften Nordamerikas oder Westeuropas das Pro-Kopf-Einkommen der Entwicklungsländer niedrig ist. Es ist allerdings überaus schwierig eine feste Grenze anzugeben, ab wann ein Gebiet als Entwicklungsland bezeichnet werden kann oder nicht; deshalb wollen wir hier auch nicht darauf beharren, eine solche Grenze festzulegen. Darüber hinaus ergibt sich eine weitere Schwierigkeit, nämlich die, dass das Pro-Kopf-Einkommen keine Aussage macht über die Einkommensverteilung.

(3) Defizitäre Zahlungsbilanzen
Diese entstehen hauptsächlich dadurch, dass man bestrebt ist Industrien aufzubauen. Dazu bedarf es der Hilfe von bereits industrialisierten Ländern. Diese liefern die nötigen Grundlagen in Form von Maschinen und Arbeitskräften. In solchen Ländern, die nicht über spezielle Rohstoffe (z.B. Oel, Zucker etc.) verfügen, bringt das in der Regel gewisse Devisenschwierigkeiten mit sich.

(4) Geringe Produktivität der Produktionsfaktoren, geringeres technisches Wissen und Bildungsniveau.

(5) Es ist wenig Kapital vorhanden und die Kapitalbildung ist nur sehr gering. Das zeigt sich in Form von niedriger Ersparnis- und Investitionsquoten und einem relativ geringen Lebensstandard.

(6) Der durchschnittliche Kapitalkoeffizient ist relativ hoch.

(7) Es herrscht eine gewisse Arbeitslosigkeit
Die Arbeitslosigkeit kann verschiedenartig auftreten. In praktisch allen Entwicklungsländern überwiegt die Anzahl der Arbeitskräfte den Faktor Kapital. Es gibt gewisse Länder, die überhaupt zu wenig Arbeitsplätze haben. Andere Länder haben zwar genügend Arbeitsplätze, aber sie sind auf qualifizierte ausländische Facharbeiter an-

gewiesen. Dies bedeutet also, dass die einheimischen Arbeitnehmer nicht immer in der Lage sind, die an sie gestellten fachlichen Voraussetzungen zu erfüllen.

(8) Hohe Geburtenrate führt zur Bevölkerungsexplosion

Soweit einige ökonomische Kriterien. Daneben spielen sicher auch noch geographische, politische und religiöse Kriterien eine Rolle. Wir wollen an dieser Stelle allerdings nicht weiter darauf eintreten.

2.2 Klassifizierung der Entwicklungsländer

Es wäre wohl wenig sinnvoll, im Verlauf dieser Arbeit die Seeschiffahrtspolitik eines jeden Landes einzeln zu behandeln. Wir werden deshalb im folgenden einige Gruppen bilden. Das kann aber nicht bedeuten, dass wir in einer Gruppe nur völlig gleichartige Länder zusammenfassen. Eine hundertprozentige Homogenität wird aufgrund der Klassierung nicht erreicht werden können, einfach weil es zu viele unterschiedliche Entwicklungsländer gibt. Wir können nur versuchen gewisse Typen darzustellen und beschränken uns darauf, dass diese Länder hinsichtlich ihrer geographischen Beschaffenheit und wirtschaftlichen Struktur Gemeinsamkeiten aufweisen. Wir unterscheiden fünf Gruppen.

Gruppe I : Dazu gehören Länder, die im Innern eines Kontinents liegen, das heisst, dass diese Länder keinen direkten Zugang zum offenen Meer haben. Sie verfügen dementsprechend nur über wenige oder gar keine Flottenbestände und schon gar nicht über eine eigene Schiffsbau- oder Schiffsausrüstungsindustrie. Der Entwicklungsstand der Volkswirtschaften kann sehr unterschiedlich sein. Als Beispiel seien hier genannt: Bolivien, Burundi, Mali, Niger, Paraguay, Rhodesien, Uganda.

Gruppe II : Zu dieser Gruppe gehören Länder, welche zwar über eigene Häfen verfügen, die aber ziemlich abseits von internationalen Verkehrsverbindungen liegen. Diese Länder haben nur kleine Handelsflotten, praktisch keine Zulieferindustrie und das Hinterland ist in den meisten Fällen auch nicht genügend erschlossen. Der Entwicklungsstand ist unterschiedlich, vor allem Länder mit günstigen Rohstoffvorkommen haben bessere Entwicklungschancen. Zu dieser Gruppe zählen wir u.a. folgende Länder: Aethiopien, Burma, Kenia, Marokko, Mauretanien, Senegal, Tansania etc.

Gruppe III : Dieser Gruppe wollen wir alle diejenigen Länder zuordnen, die durch ihre geographische Lage geradezu gezwungen werden Seeschiffahrt zu betreiben. Bei diesen Ländern können die Flottenbestände, die Zulieferindustrie und der Entwicklungsstand der Volkswirtschaften sehr unterschiedlich sein. Wir denken hier an Länder wie: Dominikanische Republik, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur, Taiwan etc.

Gruppe IV : Hierzu gehören Länder mit einer besonders günstigen maritimen Lage. Sie haben sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt und bereits eine gewisse Bedeutung in der internationalen Seeschiffahrt erreicht. Diese Länder verfügen neben teilweise recht ansehnlichen Flottenbeständen teilweise bereits über eine eigene Schiffsbau- und Schiffsausrüstungsindustrie. Die Industrialisierung ist in diesen Ländern schon mehr oder weniger fortgeschritten, und auch das Hinterland ist verkehrstechnisch einigermassen entwickelt. Dies gilt beispielsweise für: Aegypten, Elfenbeinküste, Iran, Irak, Kolumbien, Pakistan, Peru etc.

Gruppe V : In dieser Gruppe fassen wir diejenigen Länder zusammen, welche schon eine gewisse Tradition in der Seeschiffahrt besitzen. Sie verfügen über ansehnliche Flottenbestände, relativ gut ausgebaute Häfen und sogar teilweise über eine eigene Werftindustrie. Diese Länder sind - mit einer Ausnahme - schon relativ gut entwickelt. Als Beispiel können aufgeführt werden: Argentinien, Brasilien, Indien.

Nicht klassiert haben wir hier Länder der sogenannten 'billigen Flagge'. Dieses spezielle Problem werden wir im ersten Kapitel (siehe 3.2) noch ausführlich behandeln. Nachfolgend eine Tabelle, die uns helfen soll die Entwicklungsländer zu klassifizieren.

TABELLE 1: Net loans and grants, exports and other balance of payments flows (net), as a percentage of imports, 1965 - 1970. [3] Developing countries and territories with more than one million population (including annual data for net loans and grants 1965 - 1970)

---

3) Handbook of International Trade and Development, Statistics 1972, United Nations, New York 1972, Tabelle 57, Seite 230 - 233
Wir übernehmen diese Tabelle wörtlich, allerdings nur für die Länder, welche im Rahmen unserer Betrachtungen wichtig erscheinen.

TABELLE 1

countries and territories ranked by per capita GNP	GNP per capita (1969) in $	Net loans and grant disbursements [a] (million US dollars)							total imports 1965-70 (million US dollars)	Major balance of payments flows as per cent of imports 1965 - 1970		
		1965	1966	1967	1968	1969	1970	total 1965-70		net loans and grants	Exports f.o.b.	All other balance of payment flows (net)
Israel	1 676	148.32	130.32	87.17	87.47	73.86	87.59	614.76	6 130	10.0	55.8	34.2
Libya	1 601	3.82	14.96	26.56	14.55	-1.63	27.87	86.13	3 076	2.8	304.9	-207.7
Venezuela	961	40.30	79.49	83.50	115.73	72.35	54.63	446.00	8 610	5.2	194.3	-99.5
Singapore	844	4.97	14.70	8.44	14.13	16.95	90.84	150.03	10 174	1.5	74.7	23.8
Argentina	828	-108.40	-52.81	-20.15	0.44	96.12	143.53	58.73	7 849	0.7	118.5	-19.2
Trinidad et Tobago	746	19.47	8.38	0.65	6.31	6.28	5.92	47.01	2 793	1.7	96.4	1.9
Uruguay	682	-2.63	11.11	7.56	14.35	12.54	15.34	58.27	1 073	5.4	107.0	-12.4
Panama	647	22.66	27.58	31.07	19.54	68.19	78.17	247.21	1 618	15.3	36.9	47.8
Chile	644	131.40	167.13	115.82	220.06	138.70	129.60	902.71	4 758	19.0	117.3	-36.3
Mexiko	600	85.60	174.79	213.37	206.76	197.13	222.68	1 100.33	11 412	9.6	65.9	24.5
Jamaica	545	12.16	14.11	22.29	27.77	16.98	28.26	122.01	2 313	5.3	72.0	22.7
Libanon	531	14.98	7.83	11.05	61.64	19.59	22.99	145.08	3 122	4.6	26.3	69.1
Costa Rica	487	31.84	21.66	23.36	10.16	20.41	18.11	125.54	1 323	9.5	74.5	16.0
Peru	389	98.38	220.85	68.98	84.81	50.23	67.64	590.89	4 219	14.0	117.8	- 31.8
Saudi Arabia	388	-1.13	-12.42	5.82	34.42	39.48	-23.83	42.34	3 558	1.2	319.9	-221.1
Nicaragua	380	11.15	18.83	23.27	17.15	19.00	30.20	119.60	1 073	11.1	85.3	3.6
Malaysia	351	45.55	56.38	33.66	3.42	52.81	49.99	241.81	7 303	3.3	118.5	-21.8
Taiwan	346	76.76	66.69	115.42	134.17	133.03	150.27	676.34	5 627	12.0	87.0	1.0
Brazil	338	168.22	245.00	150.10	276.26	253.20	544.55	1 637.33	11 500	14.2	103.7	-17.9
Guatemala	328	14.75	9.43	24.36	18.27	20.06	22.91	109.78	1 466	7.5	96.2	- 3.7
Iran	327	10.17	62.96	236.99	235.55	471.40	163.95	1 181.02	7 455	15.8	145.9	-61.7
Dominican Republic	305	79.21	54.70	63.21	51.89	46.39	64.54	359.94	1 097	32.8	89.4	-22.2

Fortsetzung TABELLE 1

countries and territories ranked by per capita GNP	GNP per capita (1969) in $	Net loans and grant disbursements [a] (million US dollars) 1965	1966	1967	1968	1969	1970	total 1965-70	total imports 1965-70 (million US dollars)	Major balance of payments flows as per cent of imports 1965 - 1970 net loans and grants	Exports f.o.b.	All other balance of payment flows (net)
Colombia	302	71.24	107.27	137.83	154.41	164.24	233.10	868.09	3 875	22.4	87.7	-10.1
Ivory Coast	300	57.42	48.01	35.29	38.05	60.19	91.06	330.02	1 792	18.4	126.1	-44.5
Iraq	294	24.04	4.85	28.75	24.27	38.10	8.39	128.40	2 724	4.7	218.8	-118.5
Ecuador	279	31.71	36.85	30.31	54.71	20.96	29.90	204.44	1 297	15.8	90.6	-6.4
Algeria	275	184.85	110.17	94.87	139.90	182.32	262.37	974.48	4 810	20.3	98.7	-19.0
Syria	273	5.17	43.15	14.23	9.33	4.61	33.16	109.65	1 793	6.1	60.0	33.9
Honduras	259	12.23	11.85	14.46	17.17	29.99	30.34	115.64	1 027	11.3	92.9	-4.2
Ghana	256	81.82	72.18	57.80	42.33	58.25	21.82	334.20	2 173	15.4	85.3	-0.7
Liberia	251	39.97	47.33	221.48	28.48	38.13	114.00	489.39	698	70.1	145.1	-115.8
Paraguay	236	9.52	21.75	27.16	23.38	24.12	20.15	126.08	354	35.6	89.5	-25.1
Tunisia	231	114.86	104.55	98.69	88.98	166.08	117.24	690.40	1 541	44.8	59.3	-4.1
Philippines	219	130.16	88.31	197.49	195.12	215.59	281.98	1 108.65	6 767	16.4	81.4	2.2
Marocco	207	115.75	108.13	110.70	105.87	76.86	140.36	657.67	3 245	20.3	83.5	-3.8
Egypt	188	125.97	55.08	-5.13	-6.37	1.60	39.02	210.17	4 869	4.3	80.2	15.5
Senegal	185	50.73	46.21	48.81	54.88	48.59	22.84	272.06	1 046	26.0	80.7	-6.7
Thailand	181	58.39	58.07	43.21	104.29	165.01	167.33	596.30	6 732	8.9	60.2	30.9
Sierra Leone	169	27.48	15.13	13.78	14.08	9.90	10.04	90.41	617	14.7	88.5	-3.2
Mauritania	150	8.80	4.04	11.94	10.26	13.73	13.52	62.29	210	29.7	209.5	-139.2
Kenya	136	78.54	108.46	87.66	55.69	41.03	84.45	455.83	1 906	23.9	56.0	20.1

Fortsetzung TABELLE 1

countries and territories ranked by per capita GNP	GNP per capita (1969) in $	Net loans and grant disbursements [a] (million US dollars)							total imports 1965-70 (million US dollars)	Major balance of payments flows as per cent of imports 1965 - 1970		
		1965	1966	1967	1968	1969	1970	total 1965-70		net loans and grants	Exports f.o.b.	All other balance of payment flows (net)
Pakistan	129	538.55	436.53	572.37	557.23	438.83	549.55	3 093.06	6 226	49.7	62.6	-12.3
Madagascar	114	50.92	48.40	43.02	48.53	45.74	27.33	263.94	948	27.8	70.4	1.8
Sudan	113	25.91	28.82	17.11	24.98	18.34	11.87	127.03	1 478	8.6	93.8	-2.4
Indonesia	104	181.36	75.98	180.20	306.47	278.08	472.25	1 494.34	4 247	35.2	102.5	-37.7
Guinea	100	26.71	18.34	7.25	5.08	16.04	32.05	105.47	416	25.4	92.5	-17.9
Zaire	98	160.39	97.31	90.17	80.26	124.91	126.79	679.83	2 160	31.5	144.4	-75.9
United Rep. of Tansania	96	41.84	36.75	38.32	37.72	57.69	57.21	269.53	1 220	22.1	112.7	-34.8
Nigeria	90	148.19	110.34	94.73	83.42	95.50	103.42	635.60	4 408	14.4	112.5	-26.9
India	89	1 336.42	1 332.42	1 390.98	1 086.15	885.78	772.83	6 804.99	15 209	44.7	69.2	-13.9
Burma	74	17.96	16.01	24.43	30.54	29.63	31.51	150.08	1 056	14.2	84.5	1.3
Ethiopia	65	26.81	46.50	43.69	57.06	49.75	47.13	270.94	955	28.4	70.7	0.9
Somalia	64	29.11	16.94	13.87	24.27	34.75	29.47	148.41	277	53.6	64.3	-17.9

a) Net official bilateral and multilateral loan and grant disbursements plus net charge in outstanding guaranted private export credits.

2.3 Schematische Darstellung

Abbildung 1: Klassierung der Entwicklungsländer [4]

Entwicklungsniveau / geographische Lage	geringer Entwicklungsstand	mittlerer Entwicklungsstand	relativ hoher Entwicklungsstand
keinen direkten Zugang zum Meer	Gruppe I	Gruppe I	
abseits von internationalen Verkehrsverbindungen	Gruppe II	Gruppe II	
Inselstaaten	Gruppe III	Gruppe III	Gruppe III
besonders günstige maritime Lage		Gruppe IV	Gruppe IV
Staaten mit Seeschiffahrtstradition		Gruppe V	Gruppe V

Bei der Abstufung in geringes, mittleres und relativ hohes Entwicklungsniveau haben wir vor allem abgestellt auf das Bruttosozialprodukt pro Kopf, auf die Import- und Exporttätigkeit sowie auf bereits vorhandene Industrien. Es lässt sich wohl bei keiner Einteilung vermeiden, dass sogenannte 'Grenzfälle' entstehen, so auch hier. Die einzelnen Gruppen enthalten im einzelnen die folgenden Länder.

Gruppe 1: Bolivien, Burundi, Mali, Niger, Paraguay, Rhodesien, Uganda

4) Vgl. Stuchtey, Rolf: Die Beurteilung des Aufbaus nationaler Handelsflotten in unterentwickelten Ländern, Hamburg 1968, Seite 19 ff

Gruppe II: Aethiopien, Bangladesh, Burma, El Salvador, Gabun, Gambia, Guatemala, Guinea, Jemen, Kambodscha, Kenia, Marokko, Mauretanien, Nicaragua, Saudi Arabien, Senegal, Sierra Leone, Sudan, Südvietnam, Syrien, Tansania, Tunesien, Zaire

Gruppe III: Bahamas, Bahrain, Barbados, Dominikanische Republik, Indonesien, Jamaica, Libanon, Malaysia, Maldiven Republik, Malgache Republik, Malta, Muscat, Nauru, Neue Hebriden, Papua Neu Guinea, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Südkorea, Taiwan, Trinidad et Tobago, Vereinigte arabische Emirate

Gruppe IV: Aegypten, Algerien, Chile, Ecuador, Elfenbeinküste, Ghana, Iran, Irak, Israel, Kolumbien, Kuwait, Libyen, Mexiko, Nigeria, Pakistan, Peru, Thailand, Türkei, Uruguay, Venezuela

Gruppe V: Argentinien, Brasilien, Indien

Soweit die Gruppen der Entwicklungsländer. Ausserdem müssen wir noch die folgenden drei Gruppen auseinanderhalten.

'Billige Flaggen': Costa Rica, Honduras, Hong Kong, Liberia, Panama Somalia, Zypern

Staatshandelsländer: Albanien, Bulgarien, Cuba, Deutsche Demokratische Republik, Jugoslawien, Nordkorea, Nordvietnam, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, Ungarn, UdSSR, Volksrepublik China

Industrienationen: Australien, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich (und Länder der Französischen Union), Griechenland, Grossbritannien (und Nordirland und Commonwealth-Länder), Irland, Island, Italien, Japan, Kanada, Monako, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien, Südafrika, U.S.A.

1. KAPITEL

Die Bedeutung nationaler Handelsflotten im allgemeinen und für Entwicklungsländer im besonderen

1. Die Bedeutung nationaler Handelsflotten im allgemeinen

1.1 Die Funktionen einer Handelsflotte

Der internationale Handel in den vergangenen 20 Jahren hat im wesentlichen dazu beigetragen, dass die Beziehungen zwischen den einzelnen Ländern und Kontinenten immer intensiver geworden sind. Aus diesem Grunde werden Verkehrsträger benötigt, die in der Lage sind grosse Entfernungen häufig, schnell und sicher zu überwinden, damit es zu keinen Stockungen im internationalen Kreislauf kommt. Darüber hinaus sollten diese Verkehrsträger auch dem ökonomischen Prinzip der Wirtschaftlichkeit genügen. Es sind verschiedene Faktoren die hier zusammenspielen müssen, und ausserdem stellt die verladende Wirtschaft verschiedene Ansprüche an eine leistungsfähige Handelsschiffahrt. Solche sind:

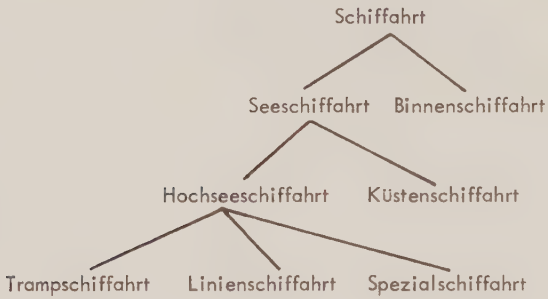
" (1) Schnelligkeit der Raumüberwindung
(2) Häufige Bedienung der einzelnen Häfen
(3) Pünktlichkeit der Abfahrt
(4) Sicherheit und fachgerechte Behandlung der Ladung
(5) Massentransportfähigkeit
(6) Günstige Frachtraten." [5]

---

5) Stuchtey, Rolf: Die Beurteilung des Aufbaus nationaler Handelsflotten in unterentwickelten Ländern, a.a.O., Seite 23

Die nachfolgende Abbildung zeigt die verschiedenen Sparten der Schiffahrt:

Abbildung 2: Arten der Schiffahrt



Verschiedentlich findet man in der Literatur nur eine Zweiteilung der Hochseeschiffahrt in Tramp- und Linienschiffahrt. Wir haben uns hier für eine Dreiteilung entschieden, weil nach unserer Meinung die Spezialschiffahrt (z.B. die Tankschiffahrt) doch einen besonderen Zweig der Hochseeschiffahrt darstellt. Für unseren Zweck mag es genügen, auf den besonderen Charakter der Spezialschiffahrt hinzuweisen, ohne weiter darauf einzugehen.

Unter Binnenschiffahrt wollen wir die gewerbliche Beförderung von Personen und Gütern auf den Binnengewässern (z.B. Flüsse, Seen, Kanäle) verstehen. Demgegenüber stellen wir die Seeschiffahrt, welche wir in zwei Sektoren gliedern. Als Küstenschiffahrt bezeichnen wir den Transport von Personen und Gütern entlang der Küsten und Kontinente. Besonders zu beachten ist hierbei, dass die Küstenschiffahrt in beinahe allen Fällen der landeseigenen Flagge vorbehalten ist, und zwar gesetzlich (sog. Cabotage-Vorbehalt).

Das zweite Gebiet - die Hochseeschiffahrt - umfasst den gewerblichen Transport von Personen und Gütern von Küste zu Küste verschiedener Länder auf dem Seeweg. Die Trampschiffahrt ist eine nicht an die Bedienung bestimmter Relationen gebundene Seeschiffahrt, sondern zur Beförderung von Fracht (überwiegend Massengut) zwischen beliebig zu vereinbarenden Häfen (unregelmässiger Bedarfsverkehr für Massengüter). [6] " Nach der Laufzeit und dem besonderen Inhalt unterscheidet man in der Trampfahrt folgende Charterverträge:

(1) Reisecharter:
Das Schiff wird nur für eine Reise verchartert.

(2) Konsekutivcharter:
Das Schiff wird für mehrere aufeinanderfolgende Reisen verchartert.

(3) Zeitcharter (time-charter):
Das Schiff wird für eine bestimmte Zeit verchartert.

(4) Bare-Boat-Charter:
Das nackte Schiff wird für eine bestimmte Zeit verchartert.

Bezüglich ihrer Kostenstrukturen weisen Linien- und Trampschiffahrt wesentliche Unterschiede auf. In der Linienschiffahrt wird eine höhere technische Qualität verlangt als in der Trampschiffahrt. Deshalb liegen die Tageskosten eines Linienschiffes über denen eines Trampschiffes. " [7]

---

6) Vgl. Dr. Gablers Wirtschaftslexikon, Wiesbaden 1967, 7. Auflage, II. Band, Seite 1468

7) Stuchtey, Rolf: Die Beurteilung des Aufbaus nationaler Handelsflotten in unterentwickelten Ländern, a.a.O., Seite 25

Als Linienschiffahrt bezeichnen wir dagegen regelmässig bediente Relationen zur Verfrachtung von eiligem und hochwertigem Stückgut. Liniendienste bieten den Verladern regelmässige Abfahrten nach bestimmten Häfen - d.h. es werden auch Fahrten durchgeführt, wenn die Schiffe noch nicht voll ausgelastet sind - und auf einigermassen lange Sicht stabile Raten (Tarife).[8] Die Linienschiffahrt wird geprägt durch die sogenannten Konferenzen. Solche Schiffahrtskonferenzen sind Gruppen von Schiffahrtsgesellschaften, welche aufgrund von Verträgen auf gleichen Routen einheitliche Tarife verlangen, die Fahrtrouten aufteilen, Hafen- und Seerechtsprobleme regeln und die Outsider bekämpfen.[9] Diese Schiffahrtskonferenzen sind ähnlich organisiert wie Kartelle. Wir unterscheiden geschlossene, bedingt offene und offene Konferenzen. Je nach dem ist der Einfluss dieser Institutionen gegebenermassen stärker oder weniger stark. In den letzten Jahren haben sich immer mehr Entwicklungsländer verschiedenen Konferenzen anschliessen können - wir kommen darauf im Verlauf des dritten Kapitels noch ausführlich zu sprechen.[10] Dies ist nicht zuletzt auf den verbesserten Ausrüstungsstand dieser Handelsflotten zurückzuführen, denn die Schiffahrtskonferenzen stellen bestimmte Kriterien an die Mitglieder.

In der vorliegenden Untersuchung beschränken wir uns auf die Hochseeschiffahrt,und zwar im speziellen auf die Linienschiffahrt, da die Entwick-

---

8) Vgl. Dr. Gablers Wirtschaftslexikon; a.a.O., Seite 114

9) Vgl. United Nations Conference on Trade and Development, The regulation of Liner Conferences, TD/104, Genf im Oktober 1971, Seite 3

10) Vgl. auch Tabelle 2 im Anhang

lungsländer bis jetzt vorwiegend auf diesem Gebiet tätig geworden sind. Aus welchen Gründen die Entwicklungsländer diese Politik einschlugen, werden wir im weiteren Verlauf dieses Kapitels noch erläutern.

"Die Handelsflotte eines Landes erfüllt, soweit sie über die nationalen Grenzen hinausreicht, im wesentlichen drei Funktionen für eine Volkswirtschaft:

(1) Die Transportfunktion:
Diese zeigt sich in der räumlichen Uebertragung von Gütern und Personen auf dem Seeweg.

(2) Die devisenwirtschaftliche Funktion:
Darunter ist zu verstehen, dass durch die nationale Handelsflotte Devisen hereingefahren werden, die dazu dienen, die Zahlungsbilanz zu entlasten.

(3) Die beschäftigungspolitische Funktion:
Sie ergibt sich aus einem direkten und indirekten Beschäftigungseffekt, der von einer nationalen Handelsflotte ausgeht. Ein direkter Effekt entsteht durch die Schaffung von Arbeitsplätzen an Bord. Indirekt zeigt sich dieser Beschäftigungseffekt bei den der Schiffahrt vorgelagerten Stufen wie Werft- und Zubringerindustrie.*

Wenn im folgenden von der nationalen Handelsflotte gesprochen wird, so ist darunter der Träger dieser drei genannten Funktionen zu verstehen." [11]

* (Zulieferindustrie trifft den Sachverhalt hier wohl besser - Anmerkung des Verfassers)

---

11) Stuchtey, Rolf : Die Beurteilung des Aufbaus nationaler Handelsflotten in unterentwickelten Ländern, a.a.O., Seite 24

1.2 Die Einsatzgebiete einer Handelsflotte

Aufgrund der vorhergehenden Definition einer Handelsflotte unterscheiden wir zwei Einsatzgebiete:

(1) Den Transport von Gütern beliebiger Beschaffenheit,

(2) Die Beförderung von Personen.

Mit dem Transport von Gütern werden wir uns im Verlauf dieser Arbeit noch ausgiebig befassen. An dieser Stelle möchten wir in kurzen Zügen auf das Problem der Passagierschiffahrt zu sprechen kommen. Die Personenbeförderung hat heute nur noch eine geringe Bedeutung. Andere Verkehrsträger sind an ihre Stelle getreten. Dies gilt ganz besonders für die Linienschiffahrt. Die grossen 'Ozeanriesen' werden immer weniger, weil sie kaum noch kostendeckend eingesetzt werden können. Die Betriebskosten sind immens angestiegen, insbesondere die Personalkosten.

Dazu kommt die Konkurrenz von schnelleren Verkehrsträgern - die Flugzeuge - so dass die Aufrechterhaltung eines regulären Liniendienstes kaum noch rentabel sein kann. So haben sich denn auch heute schon viele, einstmals stark in der Ueberseepassagierschiffahrt engagierte Unternehmungen, z.B. Hapag Lloyd, Cunard Line etc.,weitgehend aus diesem Geschäft zurückgezogen. Die Passagierschiffahrt als Liniendienst wird grösstenteils heute nur noch aus einem nationalen Prestigegefühl aufrecht erhalten, z.B. Frankreich. Es gibt zwar noch regelmässige Abfahrten, aber doch in stark reduzierter Anzahl. Die meisten Schiffe werden eine zeitlang auf 'Kreuzfahrtrouten' eingesetzt, um so wenigstens eine gewisse Kostendeckung zu erreichen. Viele Unternehmungen haben sich neuerdings auf das Kreuzfahrtengeschäft spezialisiert, so dass der Konkurrenzkampf sehr hart geführt wird. Gross eingestiegen in dieses Geschäft ist in den letzten Jahren

die UdSSR. Dieses Ostblockland hat einen gewissen Kostenvorteil dadurch, dass die Lohnkosten unter denen der westlichen Länder liegen. Da die Schiffe durchaus westlichen Komfortvorstellungen genügen, ist es denkbar, dass die UdSSR auf lange Sicht gut in diesem Geschäft bestehen kann. Eine andere Gruppe von Ländern hat noch einen gewichtigen Anteil an dem Kreuzfahrtengeschäft. Das sind die Länder der sogenannten 'billigen Flaggen', auf welche wir hier nicht näher eintreten, die aber im weiteren Verlauf dieser Arbeit noch eingehend behandelt werden.

Die Tabelle 2 (auf der folgenden Seite) gibt Auskunft über die Entwicklung der Fahrgastplatz-Kapazitäten der Welthandelsflotte in den letzten Jahren. Wir können daraus ersehen, dass der Anteil der ehemals am stärksten engagierten Nationen abgenommen hat. Die einzelnen Einbussen sind teilweise recht beträchtlich. Ausnahmen sind lediglich Griechenland, die UdSSR, Panama und Norwegen. Griechenland und Norwegen haben sich vermehrt den Kreuzfahrten zugewendet, ebenso wie Panama. Panama ist allerdings ein Sonderfall, weil es sich hier um eine 'billige Flagge' handelt. Den Fall der UdSSR haben wir bereits weiter vorne erwähnt, so dass sich an dieser Stelle weitere Ausführungen erübrigen.

Nicht nur der Anteil der zwölf führenden Nationen hat sukzessive abgenommen, sondern auch die Anzahl der Fahrgastplätze in der Welt insgesamt. Demgegenüber hat der Anteil der Entwicklungsländer am Weltbestand leicht zugenommen. Doch diese Zahlen trügen ein wenig. Echten Zuwachs haben eigentlich nur die Länder der 'billigen

TABELLE 2: Fahrgastplatz - Kapazitäten der Welthandelsflotte für Einheiten von 300 BRT und darüber (ausgenommen Fähren und Bäderschiffe) ++

	1.8.1968	1.1.1973	%-Abweichung gegenüber 1.8.1968	1.9.1974	%-Abweichung gegenüber 1.8.1968	%-Abweichung gegenüber 1.1.1973
1 Grossbritannien	60 297	51 003	-15.4	41 764	-30.7	-18.1
2 Italien	43 499	42 127	- 3.2	40 195	- 7.6	- 4.6
3 Griechenland	24 051	30 630	+27.4	31 614	+31.4	+ 3.2
4 U.S.A.	22 374	15 976	-28.6	13 913	-37.8	-12.9
5 Frankreich	20 084	14 052	-30.0	9 961	-50.4	-29.1
6 UdSSR	18 295	19 982	+ 9.2	22 863	+25.0	+14.4
7 Panama	14 588	15 242	+ 4.5	17 480	+19.8	+14.7
8 Niederlande	12 343	10 582	-14.3	8 725	-29.3	-17.5
9 Norwegen	9 982	13 989	+40.1	13 889	+39.1	- 0.7
10 Portugal	9 817	8 576	-12.6	3 480	-64.6	-59.4
11 B.R.D.	9 784	7 492	-23.4	4 987	-49.0	-33.4
12 Dänemark	9 251	8 540	- 7.7	7 161	-22.6	-16.1
1 - 12 total	254 365	238 191	- 6.4	216 032	-15.1	- 9.3
%-Anteil an Welt gesamt	77.2	74.0	.	73.2	.	.
übrige Welt	74 947	83 549	+11.5	79 237	+ 5.7	- 5.2
%-Anteil an Welt gesamt	22.8	26.0	.	26.8	.	.
Welt gesamt	329 312	321 740	- 2.3	295 269	-10.3	- 8.2
davon Entwicklungsländer	54 557	65 753	+20.5	65 877	+20.7	+ 0.2
%-Anteil an Welt gesamt	16.6	20.4	.	22.3	.	.

Flaggen' zu verzeichnen. Wir dürfen uns also von diesen Zahlen nicht täuschen lassen. Die Aktivitäten der Entwicklungsländer sind auf diesem Gebiet noch nicht besonders gross. Als Gründe für das Verhalten der Entwicklungsländer sind unter anderem das Fehlen von geeigneten Schiffen und sicher auch die mangelnde Erfahrung im Tourismus zu erwähnen. Zusammenfassend können wir feststellen, dass die Passagierschiffahrt noch vorwiegend den 'traditionellen Schiffahrtsnationen' vorbehalten ist. Ausserdem ist ein genereller Rückgang der Aktivitäten in dieser Sparte der Schiffahrt festzustellen, der sich wohl auch in den nächsten Jahren noch weiter fortsetzen wird.

2. Der Grundsatz der traditionellen Schiffahrtspolitik

2.1 "Freiheit der Meere"

In den letzten Jahren haben sich verschiedene schiffahrtspolitische Konzeptionen herausgebildet, die sich je länger desto deutlicher zuwiderlaufen. In ihren Anfängen beruhte die Seeschiffahrt auf dem traditionellen Grundsatz der "Freiheit der Meere".

Im grossen und ganzen sind die 'traditionellen Schiffahrtsländer' bemüht, die 'Freiheit der Meere" aufrecht zu erhalten und die Seeverkehrswirtschaft privaten Unternehmern zu überlassen. Der Begriff "Freiheit der Meere" ist allerdings nicht rechtlich formuliert, "sondern eine Umschreibung für Marktfreiheit im Seeverkehr als spezielle Form des Freihandels.

++ Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus:
Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1968, Seite I 4 ff
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1973, Seite I 9 ff
- Statistik der Schiffahrt, 19. Jahrgang Heft Nr.1, Januar 1975, Seite 6 ff

Dazu zählen vor allem

- die Freiheit der Wahl des Beförderungsmittels,
- die Freiheit des Anlaufens und der Beförderung,
- die Freiheit der Organisation des Verkehrs,
- die Freiheit der Marktpreisbildung." [12)]

Dieses System hat sich lange Zeit bewährt und es gewährleistet einen fairen Konkurrenzkampf zwischen den beteiligten Parteien. Als Marktparteien stehen sich gegenüber die Anbieter von Schiffsraum (z.B. Reedereien) und die Verlader von Gütern als Nachfrager. Die Preise - Frachtraten - regulieren sich weitgehend selbst nach den Grundsätzen der modernen Preistheorie. Hier und da werden dennoch vereinzelte Eingriffe seitens der Behörden erforderlich, doch ist man ernsthaft bemüht, diese Eingriffe marktkonform zu gestalten. [13)]

Eine wichtige Rolle in dieser Konzeption spielen die Konferenzen. Diese sichern unter anderem die Aufrechterhaltung eines mehr oder weniger regelmässigen Abfahrtsdienstes auf den verschiedenen Routen. Die starke Position der Konferenzen passt verschiedenen Ländern nicht mehr ins Konzept und man plädiert vermehrt für eine internationale Kontrollinstanz für die Linienschiffahrt.

---

12) Böhme, Hans: Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, a.a.O., Seite 189, 190

13) Einen bemerkenswerten Beitrag zu diesem Themenkreis lieferte Eversheim, Franz: Auswirkungen der Schiffahrtssubventionierung, Weltwirtschaftsarchiv Heft Nr. 6, Bremen 1958

2.2 Der Einfluss der Entwicklungsländer

Der traditionelle Grundsatz "Freiheit der Meere" wird nach und nach aus verschiedenen Richtungen beeinträchtigt. Besonders jüngere Schiffahrtsnationen beanspruchen fast ein 'Recht auf Seeschiffahrt'. Sie tendieren eindeutig darauf, einen bestimmten Prozentsatz des gesamten Ladungsaufkommens ihrer eigenen Flagge zu reservieren. Dies ist der Grundsatz der Flaggenbindung, welcher durch vermehrte Eingriffe der behördlichen Instanzen in die Seeschiffahrt geprägt wird. Diese Entwicklung zeichnete sich etwa seit Beginn der sechziger Jahre dieses Jahrhunderts ab.

An der Weltseekonferenz im Jahre 1970 in Santiago de Chile waren es die Entwicklungsländer vor allem, die diesen Anspruch schriftlich fixierten (genehmigt wurde dieser Antrag von der Schiffahrtskommission der UNCTAD). Danach solle jedem Land das Recht zugestanden werden " to compete in the international freight market and have an increasing and substantial participation in the carriage of maritime cargoes, especially those generated by their own foreign trade." [14]

Auf die näheren Hintergründe dieser Entwicklung werden wir im dritten Kapitel noch ausführlich eingehen.

---

14) UNCTAD, Report of the Committee on Shipping on its Fourth Session, 20 April - 4 May 1970, New York 1970 (TD/B/C.4/73), Seite 24

Zur Regulierung der Linienschiffahrt und zum neuen Konferenzkodex vgl.
UNCTAD, The Regulation of Liner Conferences (A Code of Conduct for the Liner Conference System), New York 1972, TD/104/Rev.1

UNCTAD, The Liner Conference System, New York 1973, TD/B/C.4/62/Rev.1

UNCTAD, United Nations Conference on a Code of Conduct for Liner Conferences, Geneva 1973, TD/CODE/1, TD/CODE/PC/5

2.3 Intensiver Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern

Es ist aber nicht nur der verstärkte Einfluss der Entwicklungsländer, der diese Tendenzwende - zugunsten vermehrter staatlicher Eingriffe - in der Seeschiffahrt hervorgerufen hat, sondern es ist auch noch ein weiterer entscheidender Punkt von Bedeutung.

Zu Beginn dieses Kapitels (1.1) haben wir festgestellt, dass ein Seeschiff (allgemein ausgedrückt die Handelsflotte) ein Verkehrsträger sein sollte, welcher in der Lage ist, grosse Entfernungen häufig, schnell und sicher zu überwinden, damit es zu keinen Stockungen im internationalen Wirtschaftskreislauf kommt. Nun ist aber eine Handelsflotte nicht der einzige Verkehrsträger, der solchen Anforderungen genügt. Eine Handelsflotte steht in einem scharfen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Solche sind in erster Linie Flugzeuge und neuerdings auch Rohrleitungen.

Durch staatliche Zuschüsse können gegebenenfalls gewisse Frachtraten niedrig gehalten werden, doch sind nicht immer ausschliesslich die Transportkosten ausschlaggebend. Wo zum Beispiel Wert auf einen schnellen Transport gelegt wird, ist das Schiff dem Flugzeug sicher unterlegen. Es kommt allerdings auch wieder auf die Beschaffenheit des zu befördernden Gutes an. Stückgüter können sicher vorteilhaft durch das Flugzeug befördert werden, während sich Schiffe besser für den Transport von Massengütern eignen. Das Schiffsraumangebot wird ständig diversifiziert und man versucht durch neue Entwicklungen (Spezialisierung) den veränderten Gegebenheiten gerecht zu werden. [15]

---

15) Wir denken hier besonders an die stetig zunehmende Tonnage von Container-Einheiten oder an den vermehrten Einsatz von 'Roll-on/Roll-off' - Schiffen (dieser Schiffstyp ist z.B. eine gute Ergänzung für den Strassenverkehr).

Die Rohrleitungen dienen zur Beförderung von flüssigen Gütern und können zum Teil den Seeverkehr ergänzen. Das ist in erster Linie so zu verstehen, dass sie eine günstige Verbindung zwischen den Seehäfen und dem Binnenland herstellen. In verschiedenen Gebieten ist der Rohrleitungsverkehr aber schon zu einer echten Konkurrenz geworden, wie zum Beispiel in den U.S.A., in der Bundesrepublik Deutschland, in Südeuropa oder im Nahen Osten. Auch bei dieser Transportmöglichkeit geht es im wesentlichen um eine Verkürzung der Transportzeit.

3. Besondere Merkmale der Handelsflotten von Entwicklungsländern

3.1 Die Struktur nationaler Handelsflotten in Entwicklungsländern

Nach dem bisher Gesagten können wir feststellen, dass die Seeverkehrswirtschaft nach alter Tradition bis anhin in den Industrienationen vorwiegend durch private Wirtschaftssubjekte betrieben wurde. Anders ist dagegen die Situation in den Entwicklungsländern. In diesen Ländern fehlte es der Privatindustrie bis jetzt an gewissen Voraussetzungen wie:

- Genügend Kapital, Finanzierungshilfen, Kreditfähigkeit,
- Ausbildung und Erfahrung in der Seeschiffahrt,
- Nicht in allen Entwicklungsländern gibt es überhaupt eine nennenswerte Privatwirtschaft. In vielen dieser Länder besteht die Neigung, kapitalintensive oder sogenannt 'Schlüsselindustrien' von Anfang an dem Staat vorzubehalten.

In den meisten Fällen ist in den Entwicklungsländern der Staat selbst der Träger der Seeschiffahrt. Die Einflussnahme des Staates kann auf verschiedene Art erfolgen, direkt oder indirekt.

Direkt ist der Einfluss eines Staates dann, wenn der Staat selbst als Reeder auftritt oder er aber den grössten Teil des Aktienkapitals gezeichnet hat. Diese Art der Beeinflussung ist in den Entwicklungsländern der Gruppen I - V relativ häufig anzutreffen, zumal es viele Entwicklungsländer noch immer als eine Prestigeangelegenheit betrachten, eine eigene nationale Handelsflotte zu unterhalten.

Als indirekt bezeichnen wir den Einfluss eines Staates, wenn er versucht, die seeschiffahrtspolitischen Aktivitäten durch Gesetze oder ähnliche behördliche Massnahmen zu regulieren. Eine solche Steuerung durch den Staat ist auch in den traditionellen Schiffahrtsnationen denkbar, allerdings in weit weniger starkem Ausmass und unter Berücksichtigung der Marktkonformität. Diese indirekte Einflussnahme durch den Staat ist besonders offensichtlich und forciert in den Ländern, welche wir den 'billigen Flaggen' zurechnen. Auf dieses Problem werden wir im nächsten Abschnitt näher eintreten.

Zunächst möchten wir noch festhalten, dass die vermehrte staatliche Tätigkeit in dem Bereich der Seeschiffahrt in den Entwicklungsländern - oder anders formuliert, in den 'jungen' Schiffahrtsnationen - sicher eine gewisse Berechtigung hat, weil

(1) In den meisten Entwicklungsländern kein grosser Kapitalstock vorhanden ist, so dass die private Investitionsneigung gering ist (siehe oben).

(2) Der Staat langfristiger planen und anfängliche Verluste eher in Kauf nehmen kann.

(3) Es eine grosse Anzahl Investitionsmöglichkeiten gibt, so dass der Staat praktisch gezwungen wird, Prioritäten zu setzen.

Dennoch stellt sich für die angesprochenen Länder in erster Linie die folgende Frage:

Sollen Entwicklungsländer um jeden Preis eine eigene nationale Handelsflotte aufbauen ?

Diesen Fragenkomplex - mit all seinen verschiedenen Komponenten - haben wir zum Inhalt des dritten Kapitels dieser Untersuchung gemacht.

3.2 Die 'billigen Flaggen'

Der Begriff 'billige Flagge' ist kein Schlagwort unserer Tage, sondern schon seit langem bekannt. Bereits zu Beginn unseres Jahrhunderts liessen 'traditionelle' Schiffahrtsländer einige ihrer Schiffe unter fremden Flaggen registrieren, um so in irgendeiner Form Kostenvorteile zu erzielen. Diese Tätigkeit wurde besonders nach dem Koreakrieg weiter verstärkt und systematisch ausgebaut. [16] Besonders bekannt als 'billige Flaggen' sind heute vor allem Liberia, Panama, Honduras, Costa Rica und in neuerer Zeit auch Hong Kong, Somalia und Zypern. Die Liste dieser Länder ist durchaus nicht als abgeschlossen zu betrachten, denn es können sich immer wieder neue Veränderungen ergeben. Wenn wir im Verlauf dieser Arbeit von 'billigen Flaggen' sprechen, so meinen wir damit grundsätzlich diese sieben Länder.

---

16) Vgl. Heeckt, Hugo: Der Wandel von Nachfrage und Angebot auf dem Weltschiffbaumarkt, Band 112 der Kieler Studien - Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1970, Seite 47 ff

Die Länder der 'billigen Flaggen' haben alle gemeinsam, dass der Umfang - d.h. der Tonnagebestand - ihrer sogenannten 'nationalen' Handelsflotten um ein Vielfaches grösser ist, als es das allgemeine Verkehrsaufkommen oder die Wirtschaftskraft dieser Länder erforderlich machen würde. [17] Bei diesen 'billigen Flaggen' sind die Schiffseigentümer in den 'traditionellen' Schiffahrtsländern domiziliert, welche versuchen, durch diese Standortverlagerung Vorteile zu erzielen. Es sind insbesondere zwei wesentliche Aspekte, welche die Schiffseigentümer zur Registrierung ihrer Schiffe unter fremden Flaggen bewegen:

(1) Steuerliche Erleichterungen,

(2) Erzielung von allgemeinen Kostenvorteilen.

Es ist bekannt, dass in Ländern der 'billigen Flaggen' die steuerlichen Belastungen sehr gering sind, speziell wird eine Einkommenssteuer praktisch nicht erhoben. Entrichtet werden muss nur eine einmalige Registrierungsgebühr, welche sich nach der Grösse der einzutragenden Schiffe richtet.

Weitere allgemeine Kostenvorteile können dadurch erzielt werden, dass niedrige Gebühren verlangt, weniger scharfe Sicherheitsmasstäbe angelegt und reduzierte Sozialversicherungsleistungen erbracht werden müssen. Unter Umständen können auch die Anstellungsbedingungen erleichtert und geringere Löhne bezahlt werden.

---

17) Dies ist besonders offensichtlich bei den Ländern Liberia, Panama, Hong Kong, Somalia und Zypern. Dagegen sind Honduras und vor allem Costa Rica eher Grenzfälle. Wir haben diese Staaten aber dennoch dieser Kategorie zugerechnet, weil sie noch immer (fast könnte man sagen aus 'Tradition') in allen Statistiken als solche geführt werden.

Zugegebenermassen bieten sich dem Schiffseigner gewisse Vorteile, wenn er seine Schiffe unter einer solchen Flagge fahren lässt. Es ist dabei allerdings zu bedenken, dass sich mit der Zeit Veränderungen ergeben können, so dass diese Probleme dann in einem ganz anderen Licht erscheinen werden. [18]

---

18) Vgl. Beth, Hans Ludwig : Entwicklungstendenzen in der Schiffahrt, in Heft Nr. 5 der Schriftenreihe "Vorträge aus dem Institut für Seeverkehrswirtschaft", Bremen 1972, Seite 5 ff.
Beth sagt auf Seite 8: "... Jedoch wird zu beachten sein:
a) dass die Tendenz zur Ergreifung von Abwehrmassnahmen zunehmen wird,
b) dass Besatzungsrichtlinien in den alten Schiffahrtsländern vermutlich nicht auf alle Zeiten doktrinär festgelegt sind,
c) dass nicht jede "Billige Flagge" in einer Boom-Periode den in der Gebühren- und Steuerbelastung gewährten Kostenvorsprung konstant halten wird,
d) dass im übrigen die Vergangenheit gezeigt hat, dass teils aus politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht jede "Billige Flagge" von Bestand war."

2. KAPITEL

Analyse der Welthandelsflotte

1. Die Welthandelsflotte am 1. 12. 1974

Dieser statistische Teil liefert uns das Zahlenmaterial für unsere weiteren Untersuchungen. Die einzelnen Tabellen sprechen für sich, so dass wir lediglich auf besondere Einzelheiten hinweisen und diese gegebenenfalls kommentieren werden.

TABELLE 3: Die Welthandelsflotte am 1. 12. 1974 gegliedert nach Flaggen ++ (Einheiten von 300 BRT und darüber) a)

Lfd. Nr.	Flaggen	Anzahl der Schiffe	BRT b)
1	Liberia	2 238	51 623 293
2	Japan	4 334	37 396 426
3	Grossbritannien und Nordirland	2 075	31 861 568
3a	übrige Commonwealth c) Länder	112	1 363 366
4	Norwegen	1 254	24 485 521
5	Griechenland	2 167	22 508 915
6	UdSSR	2 598	13 498 868
7	U.S.A.	1 152	13 297 609
8	Panama	1 466	10 275 358

++ Diese Tabelle wurde entnommen aus:
Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen, Statistik der Schiffahrt, 19. Jahrgang, Heft Nr. 3 März 1975, Seite 2 ff

Fortsetzung TABELLE 3

Lfd. Nr.	Flaggen	Anzahl der Schiffe	BRT [b]
9	Frankreich	493	9 308 293
9a	Französische Union	17	38 928
10	Italien	1 027	9 103 964
11	B.R.D.	1 284	7 773 925
12	Schweden	472	6 296 910
13	Niederlande [d]	864	5 417 416
14	Spanien	702	4 777 358
15	Dänemark	700	4 150 137
16	Indien	304	3 649 005
17	Zypern	727	3 489 446
18	Singapur	431	3 052 097
19	Brasilien	333	2 527 612
20	Polen	312	2 318 262
21	V.R. China	351	2 168 137
22	Jugoslawien	267	1 774 572
23	Somalia	245	1 767 702
24	Finnland	231	1 401 777
25	Taiwan	162	1 328 054
26	Argentinien	179	1 311 134
27	Südkorea	181	1 240 866
28	D.D.R.	195	1 122 425
29	Belgien	88	1 093 013
30	Australien	91	1 075 729
31	Portugal	154	1 060 289
32	Kanada	228	918 227
33	Türkei	201	913 465
34	Bulgarien	118	808 815
35	Indonesien	391	804 860
36	Philippinen	161	772 816
37	Kuwait	46	692 108
38	Israel	71	620 735
39	Pakistan	73	546 762
40	Rumänien	83	533 741
41	Südafrika	72	479 519
42	Venezuela	62	438 985
43	Mexiko	68	435 963
44	Peru	63	422 638
45	Hong Kong	54	405 234
46	Kuba	68	342 998
47	Chile	53	337 160
48	Malaysia	45	324 579
49	Aegypten	66	305 252
50	Iran	59	288 300

Fortsetzung TABELLE 3

Lfd. Nr.	Flaggen	Anzahl der Schiffe	BRT
51	Schweiz	26	229 406
52	Kolumbien	47	219 279
53	Algerien	30	205 674
54	Irak	14	201 322
55	Eire	50	182 216
56	Bahamas	43	165 545
57	Libyen	16	158 900
58	Thailand	51	150 921
59	Neuseeland	47	135 817
60	Tschechoslowakei	14	130 088
61	Libanon	80	129 658
62	Ekuador	20	126 445
63	Uruguay	21	124 365
64	Elfenbeinküste	17	116 750
65	Nigeria	26	112 462
66	Ghana	17	108 522
67	Bangladesh	60	105 000
68	Honduras	46	91 475
69	Maldiven Republik	34	83 039
70	Oesterreich	52	82 245
71	Saudi Arabien	25	67 370
72	Burma	18	67 330
73	Island	47	61 799
74	Albanien	17	58 890
75	Nauru	6	58 260
76	Marokko	20	49 435
77	Ungarn	17	48 318
78	Zaire	5	48 139
79	Malgache Republik	15	47 110
80	Sudan	9	45 996
81	Sri Lanka	11	44 665
82	Vereinigte arabische Emirate	13	40 950
83	Südvietnam	34	39 353
84	Tunesien	15	38 839
85	Malta	10	35 040
86	Mauretanien	5	33 042
87	Gabun	5	32 526
88	Nicaragua	11	30 845
89	Nordkorea	8	29 627
90	Monako	3	25 301
91	Aethiopien	12	25 227
92	Tansania	4	23 448

Fortsetzung TABELLE 3

Lfd. Nr.	Flaggen	Anzahl der Schiffe	BRT
93	Paraguay	20	18 478
94	Kenia	12	16 361
95	Dominikanische Rep.	13	16 166
96	Trinidad & Tobago	9	12 827
97	Jamaica	3	12 253
98	Guinea	3	12 003
99	Senegal	10	11 540
100	Papua Neu Guinea	14	10 699
101	Nordvietnam	5	9 075
102	Guatemala	4	7 972
103	Gambia	2	6 045
104	Neue Hebriden	7	5 146
105	Jemen	7	4 211
106	Sierra Leone	2	3 537
107	Costa Rica	6	3 460
108	Kambodscha	3	3 226
109	El Salvador	1	1 816
110	Syrien	3	1 469
111	Bahrain	3	1 444
112	Muscat	2	1 023
113	Barbados	1	496
	Alle Flaggen	30 339	297 920 068

a) Im engeren Sinne, d.h. nur seegehende Güter und/oder Fahrgäste befördernde Schiffe und Tonnage für Handelszwecke (einschl. US-Reserveflotte mit ca. 3,1 Mio BRT).

b) Bei Doppelvermessung beziehen sich die Zahlen auf geschlossene Shelterdecker bzw. Volldecker, andere Vermessungsarten wurden nicht berücksichtigt.

c) Ohne die in der Liste aufgeführten Länder.

d) Einschliesslich Niederländische Antillen.

2. Die Handelsflotten der Entwicklungsländer

Da unser besonderes Interesse der Seeschiffahrt in den Entwicklungsländern gilt, gibt die folgende Tabelle Auskunft über Handelsflotten in ausgewählten Entwicklungsländern.

TABELLE 4: Handelsflotten ausgewählter Entwicklungsländer gesamt nach Tonnage und Ladekapazitäten am 1. 12. 1974 (Einheiten von 300 BRT und darüber) ++

Flaggen	Anzahl Schiffe	BRT	NRT	Gesamttragfähigkeit a)	Laderäumte in 1000 cbf b) insgesamt	davon Kühlräume	Bunkerkapazitäten Motoröl	Heizöl	Kohle
Liberia	2 238	51 623 293	36 661 734	95 546 740	3 744 014	11 169	2 924 132	3 989 132	9 606
Panama	1 466	10 275 358	6 428 912	16 515 017	730 273	5 001	828 363	629 257	10 626
Indien	304	3 649 005	2 302 935	5 689 963	257 001	1 304	393 830	37 912	5 357
Zypern	727	3 489 446	2 043 687	5 212 198	255 021	2760	429 139	59 763	1 239
Singapur	431	3 052 097	1 842 638	4 664 838	211 225	3 872	358 225	41 569	-
Brasilien	333	2 527 612	1 695 489	3 906 916	190 945	3 910	209 965	82 877	7 104
Somalia	245	1 767 702	1 034 086	2 582 094	128 474	1 632	246 086	4 168	706
Taiwan	162	1 328 054	885 258	2 164 875	89 878	2 963	146 680	43 196	34
Argentinien	179	1 311 134	759 869	1 833 128	82 479	3 184	104 182	81 005	5 552
Südkorea	181	1 240 866	813 508	2 076 178	87 478	41	152 793	19 667	2 936
Türkei	201	913 465	557 410	1 283 425	57 769	591	86 317	27 463	11 373
Philippinen	161	772 816	448 810	1 099 107	52 582	796	92 478	2 453	827
Kuwait	46	692 108	440 590	1 165 084	37 755	111	31 459	61 553	85
Israel	71	620 735	368 140	886 439	41 820	3 683	67 737	4 935	-
Pakistan	73	546 762	317 342	739 472	37 291	278	50 488	18 852	2 029
Venezuela	62	438 985	256 476	639 221	28 547	431	24 220	35 062	-
Mexiko	68	435 963	255 741	667 381	30 051	80	59 211	3 515	-
Peru	63	422 638	241 040	593 517	28 630	255	26 218	7 502	-
Hong Kong	54	405 284	275 369	590 318	27 690	127	31 353	13 761	1 478
Chile	53	337 160	205 432	504 542	23 545	677	33 544	11 865	3 507
Malaysia	45	324 579	227 298	460 220	22 640	43	31 816	3 521	-
Aegypten	66	305 252	179 420	406 385	19 309	103	23 966	16 779	394
Iran	59	288 300	163 821	394 036	20 012	393	26 615	15 294	-

++ Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus:
Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen, Statistik der Schiffahrt, 19. Jahrgang, Heft Nr. 3 März 1975, Seite 10 ff

Fortsetzung TABELLE 4

Flaggen	Anzahl Schiffe	BRT	NRT	Gesamttrag-fähigkeit a)	Laderäume in 1000 cbf b) insgesamt	davon Kühl-räume	Bunkerkapazitäten Motoröl	Heizöl	Kohle
Kolumbien	47	219 279	122 536	269 760	14 165	1 625	24 430	257	-
Algerien	30	205 674	114 782	280 403	13 915	20	14 672	11 583	-
Irak	14	201 322	122 116	316 358	13 207	44	23 249	-	-
Bahamas	43	165 545	98 793	255 855	10 973	134	15 048	6 752	-
Libyen	16	158 900	99 011	283 427	11 144	-	17 349	80	220
Thailand	51	150 921	94 130	242 284	11 186	75	10 525	6 622	348
Libanon	80	129 658	72 104	180 723	9 606	644	15 390	3 005	100
Ekuador	20	126 445	74 427	177 289	8 712	302	11 404	6 550	-
Uruguay	21	124 365	75 444	194 806	8 659	377	633	19 402	1 140
Elfenbeinküste	17	116 750	67 647	157 650	8 037	569	8 907	9 368	-
Nigeria	26	112 462	63 113	162 755	8 457	85	22 807	217	-
Ghana	17	108 522	64 711	136 145	7 806	304	12 751	-	-
Bangladesh	60	105 000	59 862	151 451	7 626	60	12 724	138	-
Honduras	46	91 475	51 185	95 502	4 967	2 278	3 673	10 398	311
Maldiven	34	83 039	39 649	103 661	6 209	492	6 567	4 707	-
Saudi Arabien	25	67 370	36 861	84 196	4 737	1 044	7 905	2 500	454
Burma	18	67 330	39 525	87 949	4 255	7	8 330	687	-
Nauru	6	58 260	35 505	73 879	3 275	341	6 878	-	-
Marokko	20	49 435	28 069	69 117	3 386	396	7 659	40	-
Zaire	5	48 139	28 600	67 287	3 122	29	6 504	-	-
Malgache Rep.	15	47 110	26 820	67 390	3 058	5	5 937	-	-
Sudan	9	45 996	25 739	60 357	2 905	247	6 134	-	-
Sri Lanka	11	44 665	25 762	63 414	2 945	-	5 898	32	-
Vereinigte arabische Emirate	13	40 950	22 760	61 790	3 189	4	5 100	921	-
Entwicklungsländer, die nicht aufgeführt sind	221	408 492	.	.	.	.	.	.	.

a) gemessen in Tdw

b) Mittel zwischen Getreide und Ballenräumte, dazu Kühl- und Oelladeräumte

Diese beiden Tabellen drei und vier geben uns einen ersten groben Ueberblick. Wir ersehen daraus, dass am 1.12.1974 insgesamt 113 Staaten eine nationale Handelsflotte besassen, wovon 76 Entwicklungsländer waren. Vergleichen wir diese Zahlen mit denjenigen vom 1.1.1966 so können wir feststellen, dass an diesem Stichtag nur 91 Staaten eine nationale Handelsflotte besassen, und zwar 56 Entwicklungsländer. Der Zuwachs während diesem Zeitraum von beinahe neun Jahren beträgt 23, wobei diese neuen Staaten fast ausnahmslos Entwicklungsländer sind, nämlich 20. Die Anzahl der seeschiffahrtstreibenden Entwicklungsländer nimmt noch ständig zu, dennoch haben aber die Industrienationen nach wie vor die weitaus grössere Tonnage.

3. Die Anteile nach Ländergruppen

In welchem Ausmass die verschiedenen Ländergruppen an der gesamten Welthandelstonnage partizipieren, wird uns Tabelle 5 zeigen.

Die Entwicklungsländer haben wir im Rahmen der Einleitung in verschiedene Kategorien eingeteilt (vgl. Seite 10 ff), so dass es für uns besonders interessant sein wird, die Entwicklung in den einzelnen Kategorien aufzuzeigen. Darüber wird uns die Tabelle 6 Auskunft geben.

Zum Abschluss dann noch Tabelle 7, welche die Veränderungen (in%) der Handelsflotten in den einzelnen Ländergruppen darstellen wird.

TABELLE 5: Welthandelsflotte nach Ländergruppen [++]

	1. 1. 1966			1. 1. 1967		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Industrienationen	18 269	109 246 391	70.0	18 495	114 854 346	69.2
Staatshandelsländer	2 476	11 352 518	7.3	2 637	12 576 915	7.6
'Billige Flaggen'	2 245	24 777 877	15.9	2 367	27 174 932	16.4
Entwicklungsländer	2 511	10 574 087	6.8	2 585	11 247 857	6.8
Welthandelsflotte gesamt	25 501	155 950 873	100.0	26 084	165 854 050	100.0

[++] Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus:
Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen
- Statistik der Schiffahrt, 10. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1966, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 11. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1967, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 12. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1968, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 13. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1969, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 14. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1970, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 15. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1971, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 16. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1972, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1973, Seite I/2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 18. Jahrgang Heft Nr. 2, Februar 1974, Seite 2 ff
- Statistik der Schiffahrt, 19. Jahrgang Heft Nr. 3, März 1975, Seite 2 ff

Fortsetzung TABELLE 5

	1. 1. 1968			1. 1. 1969			1. 1. 1970		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Industrienationen	18 598	121 284 012	68.4	18 782	127 830 794	67.4	19 032	136 572 705	66.7
Staatshandelsländer	2 875	14 182 084	8.0	3 016	15 209 789	8.0	3 291	16 901 172	8.2
'Billige Flaggen'	2 491	29 949 268	16.9	2 736	33 948 124	17.9	2 937	37 238 234	18.2
Entwicklungsländer	2 694	11 753 159	6.7	2 768	12 785 276	6.7	2 881	14 214 194	6.9
Welthandelsflotte gesamt	26 658	177 168 523	100.0	27 302	189 773 983	100.0	28 141	204 926 305	100.0

Fortsetzung TABELLE 5

	1. 1. 1971			1. 1. 1972			1. 1. 1973		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Industrienationen	19 070	143 929 802	65.7	19 149	153 856 259	65.1	18 968	164 189 057	64.0
Staatshandelsländer	4 278	18 104 037	8.3	3 631	18 998 288	8.0	3 767	19 879 067	7.7
'Billige Flaggen'	3 234	41 954 750	19.1	3 551	47 536 817	20.1	3 991	55 048 995	21.5
Entwicklungsländer	2 980	15 179 944	6.9	3 097	16 171 063	6.8	3 295	17 421 031	6.8
Welthandelsflotte gesamt	29 562	219 168 533	100.0	29 428	236 562 427	100.0	30 021	256 538 150	100.0

Fortsetzung TABELLE 5

	1. 1. 1974			1. 12. 1974		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Industrienationen	18 248	173 300 216	62.6	17 742	184 535 674	61.9
Staatshandelsländer	3 851	20 743 827	7.5	4 053	22 843 816	7.7
'Billige Flaggen'	4 517	63 251 948	22.8	4 782	67 646 018	22.7
Entwicklungsländer	3 462	19 764 382	7.1	3 762	22 894 560	7.7
Welthandelsflotte gesamt	30 078	277 060 373	100.0	30 339	297 920 068	100.0

TABELLE 6: Handelsflotten der Entwicklungsländer nach einzelnen Ländergruppen ++

	1. 1. 1966			1. 1. 1967		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Länder Gruppe I	19	17 718	0.2	20	18 718	0.2
Länder Gruppe II	111	232 371	2.2	113	251 594	2.2
Länder Gruppe III	882	2 996 332	28.3	924	3 088 302	27.5
Länder Gruppe IV	774	3 435 516	32.5	788	3 620 776	32.2
Länder Gruppe V	725	3 892 150	36.8	740	4 268 467	37.9
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	2 511	10 574 087	100.0	2 585	11 247 857	100.0
'Billige Flaggen'	2 245	24 777 877	.	2 367	27 174 932	.

++ Diese Tabelle wurde nach den gleichen Unterlagen zusammengestellt wie TABELLE 5. Vgl. Quellennachweis von TABELLE 5 auf Seite 37

Fortsetzung TABELLE 6

	1. 1. 1968			1. 1. 1969			1. 1. 1970		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Länder Gruppe I	24	35 399	0.3	23	41 248	0.3	20	18 432	0.1
Länder Gruppe II	138	328 999	2.8	150	359 425	2.8	171	405 061	2.8
Länder Gruppe III	971	3 203 531	27.3	998	3 666 009	28.7	1 045	4 129 325	29.1
Länder Gruppe IV	837	3 917 541	33.3	867	4 346 608	34.0	891	4 868 806	34.3
Länder Gruppe V	724	4 267 689	36.3	730	4 371 986	34.2	754	4 792 570	33.7
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	2 694	11 753 159	100.0	2 768	12 785 276	100.0	2 881	14 214 194	100.0
'Billige Flaggen'	2 491	29 949 268	.	2 736	33 948 124	.	2 937	37 238 234	.

Fortsetzung TABELLE 6

	1. 1. 1971			1. 1. 1972			1. 1. 1973		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Länder Gruppe I	20	18 432	0.1	20	18 432	0.1	20	18 432	0.1
Länder Gruppe II	169	386 398	2.5	178	423 670	2.6	232	494 017	2.8
Länder Gruppe III	1 110	4 514 743	29.8	1 174	4 933 380	30.5	1 285	5 520 674	31.7
Länder Gruppe IV	915	4 936 131	32.5	949	5 259 397	32.5	959	5 505 021	31.6
Länder Gruppe V	766	5 324 240	35.1	776	5 536 184	34.3	799	5 882 887	33.8
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	2 980	15 179 944	100.0	3 097	16 171 063	100.0	3 295	17 421 031	100.0
'Billige Flaggen'	3 234	41 954 750	.	3 551	47 536 817	.	3 991	55 048 995	.

Fortsetzung TABELLE 6

	1. 1. 1974			1. 12. 1974		
	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %	Anzahl Schiffe	BRT	Anteil BRT in %
Länder Gruppe I	20	18 478	0.1	20	18 478	0.1
Länder Gruppe II	244	577 801	2.9	270	674 730	2.9
Länder Gruppe III	1 426	6 855 011	34.7	1 635	8 187 593	35.8
Länder Gruppe IV	979	5 944 549	30.1	1 021	6 526 008	28.5
Länder Gruppe V	793	6 368 543	32.2	816	7 487 751	32.7
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	3 462	19 764 382	100.0	3 762	22 894 560	100.0
'Billige Flaggen'	4 517	63 251 948	.	4 782	67 646 018	.

TABELLE 7: Entwicklung der Handelsflotten nach Ländergruppen ++

	1.1.1967 Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1966		1.1.1968 Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1967	
	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT
Länder Gruppe I	+ 5.3	+ 5.6	+ 20.0	+ 89.1
Länder Gruppe II	+ 1.8	+ 8.3	+ 22.1	+ 30.8
Länder Gruppe III	+ 4.8	+ 3.1	+ 5.1	+ 3.7
Länder Gruppe IV	+ 1.8	+ 5.4	+ 6.2	+ 8.2
Länder Gruppe V	+ 2.1	+ 9.7	- 2.2	- 0.01
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	+ 3.0	+ 6.4	+ 4.2	+ 4.5
'Billige Flaggen'	+ 5.4	+ 9.7	+ 5.2	+ 10.2
Entwicklungsländer gesamt, mit 'Billige Flaggen'	+ 4.1	+ 8.7	+ 4.7	+ 8.5
Industrienationen	+ 1.2	+ 5.1	+ 0.6	+ 5.6
Staatshandelsländer	+ 6.5	+ 10.8	+ 9.0	+ 12.8
Welthandelsflotte gesamt	+ 2.3	+ 6.4	+ 2.2	+ 8.0

++ Diese Tabelle wurde berechnet nach den TABELLEN 5 und 6, vgl. Seite 37 ff.

Bei den Zahlen der Zeilen
- Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'
- Entwicklungsländer gesamt, mit 'Billige Flaggen'
- Welthandelsflotte gesamt

handelt es sich nicht um ein gewogenes Mittel. Die ausgewiesenen Zahlen lassen sich durch die unterschiedliche Bedeutung (bzw. das Gewicht) der einzelnen Gruppen erklären. Dieser Umstand wird in den Tabellen 5 und 6 herausgestellt durch die Spalte "Anteil BRT in %." Das heisst mit anderen Worten, dass zum Beispiel die Zunahme bei den Ländern der Gruppe I im Durchschnitt weniger ins Gewicht fällt als die Zunahme bei den Ländern der Gruppe V.

Fortsetzung TABELLE 7

	1.1.1969		1.1.1970		1.1.1971		1.1.1972	
	Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1968		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1969		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1970		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1971	
	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT
Länder Gruppe I	- 4.2	+ 16.5	- 13.0	- 55.3	0.0	0.0	0.0	0.0
Länder Gruppe II	+ 8.7	+ 9.2	+ 14.0	+ 12.7	- 1.2	- 4.6	+ 5.3	+ 9.4
Länder Gruppe III	+ 2.8	+ 14.4	+ 4.7	+ 12.6	+ 6.2	+ 9.3	+ 5.8	+ 9.3
Länder Gruppe IV	+ 3.6	+ 11.0	+ 2.8	+ 12.0	+ 2.7	+ 1.4	+ 3.7	+ 6.5
Länder Gruppe V	+ 0.8	+ 2.4	+ 3.3	+ 9.6	+ 1.6	+ 11.1	+ 1.3	+ 4.0
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	+ 2.7	+ 8.9	+ 4.1	+ 11.2	+ 3.4	+ 6.8	+ 3.9	+ 6.5
'Billige Flaggen'	+ 9.8	+ 13.6	+ 7.3	+ 9.7	+ 10.1	+ 12.7	+ 9.8	+ 13.3
Entwicklungsländer gesamt, mit 'Billige Flaggen'	+ 6.2	+ 12.1	+ 5.7	+ 10.1	+ 7.6	+ 11.0	+ 7.0	+ 11.5
Industrienationen	+ 1.0	+ 5.4	+ 1.3	+ 6.8	+ 0.2	+ 5.4	+ 0.4	+ 6.9
Staatshandelsnationen	+ 4.9	+ 7.2	+ 9.1	+ 11.1	+ 30.0	+ 7.1	- 17.8	+ 4.9
Welthandelsflotte gesamt	+ 2.4	+ 7.1	+ 3.1	+ 8.0	+ 5.4	+ 6.9	- 0.5	+ 7.9

Fortsetzung TABELLE 7

	1.1.1973		1.1.1974		1.12.1974		1.12.1974	
	Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1972		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1973		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1974		Veränderungen in % gegenüber dem 1.1.1966	
	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT	Anzahl Schiffe	BRT
Länder Gruppe I	0.0	0.0	0.0	+ 0.2	0.0	0.0	+ 0.2	+ 4.3
Länder Gruppe II	+ 30.3	+ 16.6	+ 5.2	+ 17.0	+ 10.7	+ 16.8	+ 143.2	+ 190.4
Länder Gruppe III	+ 9.5	+ 11.9	+ 11.0	+ 24.2	+ 14.7	+ 19.4	+ 85.4	+ 173.3
Länder Gruppe IV	+ 1.1	+ 4.7	+ 2.1	+ 8.0	+ 4.3	+ 9.8	+ 31.9	+ 90.0
Länder Gruppe V	+ 3.0	+ 6.3	- 0.8	+ 8.3	+ 2.9	+ 17.6	+ 12.6	+ 92.4
Entwicklungsländer gesamt, ohne 'Billige Flaggen'	+ 6.4	+ 7.7	+ 5.1	+ 13.5	+ 8.7	+ 15.8	+ 49.8	+ 116.5
'Billige Flaggen'	+ 12.4	+ 15.8	+ 13.2	+ 14.9	+ 5.9	+ 6.9	+ 113.0	+ 173.0
Entwicklungsländer gesamt, mit 'Billige Flaggen'	+ 9.4	+ 13.8	+ 9.7	+ 14.6	+ 7.1	+ 9.1	+ 79.6	+ 156.1
Industrienationen	- 0.9	+ 6.7	- 3.8	+ 5.5	- 2.8	+ 6.5	- 2.9	+ 68.9
Staatshandelsländer	+ 3.7	+ 4.6	+ 2.2	+ 4.4	+ 5.2	+ 10.1	+ 63.7	+ 101.2
Welthandelsflotte gesamt	+ 2.0	+ 8.4	+ 0.2	+ 8.0	+ 0.9	+ 7.5	+ 19.0	+ 91.0

4. Die Entwicklung in den verschiedenen Ländergruppen

Im Zeitraum vom 1.1.1966 bis zum 1.12.1974 hat sich die Anzahl der Schiffe der Welthandelsflotte um etwa ein Fünftel erhöht. Im gleichen Zeitraum hat sich dagegen die Welthandelstonnage gemessen in BRT beinahe verdoppelt. Dies ist nicht zuletzt auf die fortschreitende Technik zurückzuführen. Es werden zwar weniger neue Schiffe aufgelegt, dafür ist aber ihre Tragfähigkeit bedeutend höher. Dies wird besonders deutlich bei den Tank- oder Containerschiffen.

Für diesen Zuwachs der Welthandelsflotte sind zum grossen Teil die Entwicklungsländer und die Staatshandelsländer verantwortlich. Während die Anzahl der in den Entwicklungsländern registrierten Schiffe um die Hälfte, und die der Staatshandelsländer sogar um zwei Drittel zunahm, verdoppelte sich der Tonnagebestand in BRT sowohl in den Entwicklungsländern als auch in den Staatshandelsländern.

Anders dagegen ist die Situation der Industrienationen. Ihre Handelsflotten verzeichneten zwar auch einen ansehnlichen Zuwachs, doch lag dieser konstant unter der Zuwachsrate der Welthandelsflotte. Die Anzahl der registrierten Schiffe nahm sogar leicht ab, während die Tonnage in BRT doch noch einen Zuwachs von gut zwei Dritteln zu verzeichnen hatte. Der Tonnageanteil der Industrienationen an der gesamten Welthandelsflotte nahm demzufolge von 70% am 1.1.1966 kontinuierlich ab auf 61.9% am 1.12.1974. Dennoch haben diese 24 Staaten nach wie vor mehr Schiffe bzw. Tonnage in BRT als alle anderen seeschiffahrtstreibenden Länder zusammen.

Der Anteil der Staatshandelsländer an der Welthandelsflotte wuchs anfänglich noch, nahm aber dann nach 1972 wieder ab. Die Staatshandelsländer

partizipierten am 1.12.1974 mit 7.7% (gegenüber 7.3% am 1.1.1966) an der Welthandelstonnage. Der Tonnageanteil der Entwicklungsländer blieb während einigen Jahren praktisch konstant. Erst nach 1973 war eine spürbare Zunahme zu registrieren. Die Entwicklungsländer besassen am 1.12.1974 einen Anteil von 7.7% an der Welthandelstonnage (gegenüber 6.8% am 1.1.1966). Zu diesem Zeitpunkt war der Anteil der Entwicklungsländer erstmals gleich gross wie derjenige der Staatshandelsländer.

Der Tonnageschwund in den Industrienationen kam vorwiegend den Ländern der 'billigen Flaggen' zugute. Unter diesen Umständen darf der Tonnagerückgang (anteilmässig in % der Welthandelsflotte) der Industrienationen nicht überbewertet werden. Sie haben in den vergangenen Jahren einen Grossteil ihrer Schiffe aus bestimmten, bereits erwähnten Gründen [19], in diesen bevorzugten Ländern registrieren lassen. Sowohl die Anzahl der registrierten Schiffe als auch der Tonnagebestand in BRT, haben sich in den Ländern der 'billigen Flaggen' weit mehr als verdoppelt. Ihr Anteil an der Welthandelstonnage nahm von 15.9% im Jahre 1966 auf 22.7% am 1.12.1974 zu. Die Zuwachsraten waren anfänglich recht beträchtlich, nahmen aber nach 1973 erstmals ab.

5. Die Entwicklung der einzelnen Gruppen von Entwicklungsländern

Ueber die Gesamtentwicklung in den Entwicklungsländern haben wir bereits gesprochen. Es ist aber noch interessant zu untersuchen, wie sich die einzelnen Gruppen der Entwicklungsländer verändert haben.

---

19) Vgl. Kapitel 1, Seite 27 ff

Der Anteil der Länder der Gruppe I ist praktisch unverändert geblieben und nach wie vor sehr gering. Die Länder der Gruppe II haben ihren Tonnagebestand in BRT fast verdreifacht. Der Prozentanteil dieser Länder an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer [20] betrug am 1.12.1974 2.9% gegenüber 2.2% am 1.1.1966. Diese insgesamt 23 Länder verfügen beinahe ausnahmslos nur über wenige Einheiten. Ihre Flotten befinden sich noch im Aufbau. Besonders günstige Entwicklungschancen bestehen zweifelsohne für solche Länder, die über reiche Bodenschätze verfügen.

Die Länder der Gruppe III konnten ihren Tonnagebestand in BRT beständig erhöhen und verfügten am 1.12.1974 über 35.8% (gegenüber 28.3% am 1.1.1966) der Gesamttonnage der Entwicklungsländer. Dabei hat sich ihr Tonnagebestand in BRT weit mehr als verdoppelt. Besonders grosse Zuwachsraten in dieser Gruppe hatten u.a. die Länder Malaysia und Singapur zu verzeichnen. [21] Es ist nicht verwunderlich, dass die Länder dieser Gruppe neuerdings den prozentmässig grössten Anteil an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer besitzen. Dies ist nicht zuletzt auf ihre besondere geographische Lage zurückzuführen. In diesen Ländern ist nämlich das Schiff oft das wichtigste Verkehrsmittel, so dass in diesem Sektor auch der grösste Teil der Verkehrsinvestitionen eingesetzt wird.

Die Länder der Gruppe IV konnten ihren Anteil an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer bis 1970 leicht ausbauen. Danach haben sie einige Prozente eingebüsst, so dass ihr Anteil am 1.12.1974 noch 28.5%

---

20) Entwicklungsländer, ohne 'billige Flaggen'

21) Zu der Entwicklung einzelner nationaler Handelsflotten in Entwicklungsländer, vgl. TABELLE 1 im Anhang

(gegenüber 32.5% am 1.1.1966) betrug, obwohl sich ihr Tonnagebestand in BRT in diesem Zeitraum beinahe verdoppelte. Besonders gross war der Tonnagezuwachs im Jahre 1974, was wohl zum Teil auf die enormen Gewinne der erdölproduzierenden Länder zurückgeführt werden kann.

Recht unterschiedlich entwickelte sich der Tonnageanteil der Länder der Gruppe V. Nach einem geringen Zuwachs im Jahre 1966 verminderte sich ihr Anteil bis 1969, um dann im Jahre 1970 wieder ein wenig zuzunehmen. In den Jahren 1971 bis 1973 nahm ihr Anteil erneut ab, im Jahre 1974 verzeichneten sie allerdings wieder einen minimen Zuwachs. Die Länder dieser Gruppe verfügten am 1.12.1974 über 32.7% der Gesamttonnage der Entwicklungsländer, gegenüber 36.8% am 1.1.1966. Trotz diesem anteilsmässigen Verlust konnten diese drei Länder ihren Tonnagebestand praktisch verdoppeln. Speziell Indien und auch Brasilien haben grosse Anstrengungen unternommen, um ihre Handelsflotten beträchtlich zu vergrössern.

3. KAPITEL

Die Seeschiffahrtspolitik der Entwicklungsländer

1. Der Stellenwert von Seeschiffahrtsinvestitionen im Bereich der gesamten Verkehrsausgaben

In den Volkswirtschaften der Entwicklungsländer gibt es noch viele ungelöste Probleme. Deshalb ist es von grosser Bedeutung, wie die vorhandenen Mittel eingesetzt werden. Bei der Vielfalt der anstehenden Probleme scheint der Staat die geeignete Instanz zu sein, um zu beurteilen, welche Projekte bearbeitet werden sollen. Es ist sicher richtig anzustreben, die gegebenen Mittel so einzusetzen, dass die ökonomischen und sozialen Erträge optimiert werden. Dieses Unterfangen ist aber nicht ganz so einfach, als man es sich vielerorts vorstellt. Selbst in den Industrienationen hört man verschiedentlich den Vorwurf, die vorhandenen Mittel seien nicht richtig eingesetzt worden. Dabei stehen in diesen Ländern qualifizierte Wirtschaftsexperten und moderne Methoden (u.a. die Cost-Benefit-Analyse) zur Verfügung. Bei gewissen Problemen hat beispielsweise die Cost-Benefit-Analyse bestimmt eine brauchbare Entscheidungsgrundlage geliefert. Schwierigkeiten treten bei diesem Verfahren vor allem auf bei der Vorausschätzung von Kosten und Erträgen (Nutzen) über einen längeren Zeitraum. Dass gerade Kosten und Erträge in der heutigen Situation besonderen Schwankungen unterlegen sind, braucht wohl nicht ausdrücklich betont zu werden.

Entwicklungsländer haben es demzufolge besonders schwer, ihre Prioritäten zu setzen. Die Entscheidung zugunsten des einen oder anderen Projektes wird oftmals aus anderen als ökonomischen Ueberlegungen getroffen. Nicht selten spielen dabei politische Motive - wie zum Beispiel Machtstreben oder Prestigegedanke - eine wesentliche Rolle. Aus solchen Motiven heraus kann es dann zu Situationen kommen, wie sie Tuchtfeldt in seinem Buch darstellt. [22)]

Die Verkehrsprobleme in Entwicklungsländern sind vielfältig, so dass die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel aufgeteilt werden müssen. Dies sollte nach der Dringlichkeit der verschiedenen Projekte erfolgen. Welche Schwierigkeiten sich dabei ergeben können, wurde oben verschiedentlich angetönt. Im übrigen verweisen wir auf das Buch von Tuchtfeldt. [23)]

Ein Verkehrssystem besitzt bekanntlich verschiedene Verkehrsträger:

- Binnenschiffahrt
- Eisenbahn
- Luftverkehr
- Rohrleitungen
- Seeschiffahrt
- Strassenverkehr

Um zu entscheiden, auf welchem Gebiet investiert werden soll, spielen neben ökonomischen Kriterien auch noch andere eine Rolle, zum Beispiel

---

22) Vgl. Attar, H./Ghaussy, A. Ghanie,/Tuchtfeldt, E. : Verkehrsprobleme in Entwicklungsländern, Berner Beiträge zur Nationalökonomie, Band 16, Verlag Paul Haupt, Bern 1972, Seite 52 ff

23) Vgl. Attar, H./Ghaussy, A. Ghanie/Tuchtfeldt, E. : a.a.O. Dieses Buch befasst sich speziell mit diesen Problemen und ist ein sehr interessanter Beitrag zu diesem Thema.

geographische. Ein Land, das direkt an das offene Meer anstösst, eine lange Küste besitzt und bereits eigene Häfen hat, wird eher Projekte der Seeschiffahrt berücksichtigen als ein Land, welches ein reines Binnenland ist ohne direkten Zugang zum offenen Meer. Es ist uns daher nicht möglich, den Stellenwert von Seeschiffahrtsinvestitionen im Gesamtverkehrswesen global zu beurteilen. Im allgemeinen tendieren die Entwicklungsländer jedoch dazu, in den anderen Verkehrsbereichen mehr zu investieren (es gibt allerdings die berühmten Ausnahmen), weil sie sich dort grössere Erfolge versprechen.

2. Warum Entwicklungsländer nationale Handelsflotten aufbauen

Trotz der grossen finanziellen Belastungen - Seeschiffahrtsinvestitionen sind sehr kapitalintensiv und überaus langfristig - und dem vergleichsweise doch eher geringen Nutzen, versuchen immer mehr Entwicklungsländer eigene nationale Handelsflotten aufzubauen. [24] Welche Motive bewegen diese Länder zu einer solchen Politik ? - In unseren bisherigen Ausführungen wurde schon auf verschiedene mögliche Gründe hingewiesen, die wir an dieser Stelle noch einmal aufzählen und anschliessend eingehender behandeln werden :

(1) Ausserökonomische Gründe wie Machtstreben oder Prestigegedanken

(2) Oekonomische Motive [25]
   - Sicherung der wirtschaftlichen Selbständigkeit eines Landes
   - Ankurbelung der Industrialisierung
   - Schaffung von Arbeitsplätzen

---

24) Vgl. TABELLE 3, Seite 30 ff

25) Vgl. Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 59 ff

- Verbesserung der Zahlungsbilanz
- Erzielung von komparativen Kostenvorteilen [26]

Inwieweit diese Motive der Entwicklungsländer begründet sind, werden wir im folgenden darlegen. Wir haben ausdrücklich festgestellt, dass die Hochseeschiffahrtspolitik ein Teil der Verkehrspolitik und diese wiederum Bestandteil der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist. Die Hochseeschiffahrtspolitik kann demzufolge niemals losgelöst von der allgemeinen Wirtschaftspolitik betrachtet werden. Die Wirtschaftspolitiker in den Entwicklungsländern müssen sich deshalb immer wieder mit der Frage auseinandersetzen, ob "die Seeschiffahrt im Rahmen nationaler Zielsysteme für eine Erweiterung der wirtschaftlichen Aktivitäten der Entwicklungsländer geeignet ist." [27] Anders ausgedrückt könnte diese Frage lauten, ob die Entwicklungsländer nationale Handelsflotten um jeden Preis aufbauen sollen. [28] Die vorliegende Untersuchung wird diese Frage beantworten. Dennoch möchten wir ausdrücklich betonen, dass Methoden, Ausmass und Richtungen der Seeschiffahrtspolitik in Entwicklungsländern nicht generell bestimmt werden können, sondern dass in jedem Fall den besonderen Umständen Rechnung getragen werden sollte. In dieser Arbeit kann es nur darum gehen, gewisse allgemeine Tendenzen darzustellen, während Einzelanalysen je nach Bedarf erstellt werden müssen. [29]

---

26) Diesen Punkt werden wir im Rahmen dieser Arbeit nicht besonders behandeln, da sich Stuchtey damit in seinem Buch sehr eingehend beschäftigt hat. Wir können den dortigen Ausführungen nichts wesentlich Neues beifügen. Vgl. Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 75 ff

27) Böhme, Hans : Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, a.a.O., Seite 192

28) Vgl. diese Arbeit, Seite 26, 27

2.1 Ausserökonomische Motive

Ausserökonomische Beweggründe wie Machtstreben oder Prestigegedanken können oftmals entscheidende Impulse für die Verwirklichung eines Verkehrsprojektes sein und dürfen daher keineswegs unterschätzt werden. Viele Entwicklungsländer waren einstmals - während des Kolonialismus - in Besitz von Ländern mit einer grossen maritimen Tradition (z.B. Grossbritannien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Niederlande, Spanien etc.). Diesen Ländern brachte ihre ansehnliche Handelsflotte Achtung und Ansehen in der ganzen Welt ein. Verschiedene Entwicklungsländer wollen heute noch den gleichen Weg einschlagen. In der Meinung, eine eigene Handelsflotte müsse einfach aufgebaut werden, verfolgen sie dieses Ziel, ohne dabei die veränderten Verhältnisse zu berücksichtigen.

Die Schiffahrt ist heute viel spezialisierter und der Wettbewerb viel härter. Wer in diesem Geschäft bestehen will, muss über ein entsprechendes 'know how' und über genügende finanzielle Mittel verfügen können. Eine nationale Handelsflotte nur zur Repräsentation und Machtdemonstration aufbauen zu wollen, kann man sich heute kaum noch leisten. Neben diesen ausserökonomischen Motiven werden von den Entwicklungsländern auch ökonomische Gründe angeführt. Diese ökonomischen Gründe sind oft aber nur 'Scheinargumente', so dass wir uns im folgenden einmal mit diesen von den Entwicklungsländern genannten Beweggründen auseinandersetzen werden.

---

29) Eine solche Analyse wurde beispielsweise für Brasilien erstellt. Vgl. Böhme, Hans: "Freiheit der Meere" oder Bilateralismus in der Seeschiffahrt - Die Schiffahrtspolitik Brasiliens - Modell für die Zukunft ?, in 'Die Weltwirtschaft 1972 Heft Nr. 1, Seite 202 - 232

2.2 Oekonomische Gründe

2.21 Sicherung der wirtschaftlichen Selbständigkeit eines Landes

In der Präferenzskala der 'policy - maker' ist dieses sehr weit vorne zu finden. Jedes Individuum ist auf eine gewisse Sicherheit bedacht, so dass dies sicher auch für eine ganze Nation zutrifft. Kann eine nationale Handelsflotte wirklich mithelfen die wirtschaftliche Unabhängigkeit einer Nation zu erreichen beziehungsweise zu sichern ? Gesichert werden soll die wirtschaftliche Selbständigkeit eines Landes in Kriegs- und Friedenszeiten.

In Friedenszeiten geht es vor allem darum, die Frachtraten beeinflussen zu können. Diese können durch äussere Veränderungen (z.B. Korea- oder Suezkrise) sprunghaft ansteigen. Dies führt notgedrungen zu einer Steigerung der Export- und Importgüterpreise. Im Exportgeschäft werden die Produkte der Entwicklungsländer dadurch weniger konkurrenzfähig. Darüber hinaus geht ein Teil der Importgüter in den Entwicklungsländern wieder in den Produktionsprozess ein, was somit zu einer weiteren Verteuerung der Produkte führt. [30]

In Kriegszeiten kann eine nationale Handelsflotte wichtige Funktionen übernehmen. Sie kann

---

30) Vgl. Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 126 ff. U.a. schreibt er auf Seite 127: "... Der Aufbau einer nationalen Handelsflotte aus Autarkiegesichtspunkten führt auf der einen Seite zu einer Verringerung der internationalen Arbeitsteilung, da nicht die komparativen Kosten den Umfang der Handelsflotten der Länder bestimmen. Auf der anderen Seite entsteht ein Wohlfahrtsgewinn dadurch, dass durch die nationalen Handelsflotten das Ziel der Sicherheit gefördert wird ..."

(1) als Transportmittel für Nachschubtruppen dienen,
(2) qualifiziertes Personal für die Führung von Schiffen zur Verfügung stellen,
(3) das Land mit wichtigen Importgütern zur Aufrechterhaltung der Produktion versorgen.

Diese Aufgaben kann eine nationale Handelsflotte im Notfall aber nur dann auch wirklich erfüllen, wenn gewisse technische Voraussetzungen gegeben sind. So ist es zum Beispiel erforderlich, dass das Führungspersonal der einheimischen Schiffe auch wirklich inländische Arbeitskräfte sind. Diese Bedingung ist in den Ländern der Gruppen I und II praktisch nicht und in den Ländern der Gruppen III und IV auch nur bei wenigen Ausnahmen der Fall. Weitgehend erfüllt wird diese Bedingung höchstens in den Ländern der Gruppe V.

Ausserdem ist es unumgänglich, dass diese Länder über genügend Reparaturwerften und Zulieferungsindustrien verfügen, sollen ihre nationalen Handelsflotten in Krisenzeiten Reservedienste durchführen, d.h. die Versorgung sicherstellen. Auch hier ist leider festzustellen, dass diese Bedingung nur von den Ländern der Gruppe V zum grossen Teil erfüllt wird. Wenige Länder der Gruppen III und IV verfügen über gewisse Einrichtungen dieser Art, allerdings nur in sehr beschränktem Umfang im Vergleich zu ihrer Tonnage (bedeutende Ausnahmen: Israel, Pakistan, Singapur, Südkorea, um nur einige zu nennen). Die Länder der Gruppen I und II sind auch in diesem Punkt noch nicht soweit.

Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass dieses Argument nur ein 'Scheinargument' ist, da der Grossteil der Entwicklungsländer die technischen Rahmenbedingungen noch nicht erfüllen.

2.22 Ankurbelung der Industrialisierung

"Ein unterentwickeltes Land muss Eisenbahnen bauen, auch wenn sie nicht rentabel sind. Es muss Strassen, Binnenschiffahrtswege, Hochseehäfen und Flughäfen errichten, auch wenn sie hohe Defizite erbringen. Nur unter diesen Voraussetzungen ... können in den heute unterentwickelten Ländern die Bedingungen geschaffen werden, die eine marktwirtschaftliche Entwicklung in der Industrie möglich machen." [31] Diese Auffassung, nach der alle Verkehrsinvestitionen (einschliesslich nationale Handelsflotten) die wirtschaftliche Entwicklung in den Entwicklungsländern fördern, können wir nicht uneingeschränkt teilen.

Abgesehen davon, dass man jeder Investition - mag sie auch noch so hoch und untragbar erscheinen - etwas Positives abringen kann, sollte man doch folgenden Gesichtspunkt nicht ausser Acht lassen. Verkehrsinvestitionen - in unserem speziellen Fall der Aufbau einer nationalen Handelsflotte - können erst dann ökonomisch sinnvoll sein, wenn das entsprechende Land überhaupt entwicklungsfähig ist. Dies setzt u.a. eine günstige geographische Lage, natürliche Bodenschätze und eine gewisse Anzahl von brauchbaren Arbeitskräften voraus. Auch wenn diese Investitionen (für den Aufbau einer nationalen Handelsflotte) in den ersten Jahren vermutlich grosse Defizite einbringen werden, so muss doch im Laufe der Zeit die Möglichkeit bestehen, diese Defizite abzubauen, um zuletzt wenigstens dem Prinzip der Kostendeckung zu genügen oder unter Umständen sogar mit Gewinn zu arbeiten. Zugegebenermassen wird diese Anpassungszeit länger dauern als in bereits entwickelten Ländern, aber Defizite dürfen einfach nicht als normal betrachtet werden. Unter diesen Umständen

---

31) Voigt, Fritz: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, in: Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Band 1, Berlin 1960, Seite 312

sind solche Investitionen nicht mehr rentabel und werden somit zu einer permanenten Belastung für die einzelne Volkswirtschaft. Verkehrsinvestitionen im allgemeinen und Seeschiffahrtsinvestitionen im besonderen dürfen also nicht um jeden Preis verlangt werden, um die Industrie eines Entwicklungslandes anzukurbeln. Gerade umgekehrt sollte es sein, d.h. Verkehrsinvestitionen grösseren Ausmasses - z.B. der Aufbau eines nationalen Handelsflotte - können erst dann wirtschaftlich gerechtfertigt werden und den einzelnen Volkswirtschaften zugute kommen, wenn bestimmte Voraussetzungen seitens der Infrastruktur erfüllt sind. [32)]

Wie kann nun der Aufbau einer nationalen Handelsflotte die wirtschaftliche Entwicklung in den Entwicklungsländern positiv beeinflussen ? Neben den bereits oben genannten Bedingungen ist vor allem wichtig, dass die entsprechenden Entwicklungsländer über eigene Werften sowie über die entsprechenden Zulieferindustrien verfügen bzw. solche aufbauen. Der Aufbau einer solchen Industrie ist aber sehr kapitalintensiv und finanzielle Mittel sind, wie schon mehrmals erwähnt, nur in beschränktem Umfang vorhanden. Es besteht allerdings die Möglichkeit, dass in den nächsten Jahren in dieser Richtung Veränderungen eintreten werden, denn vor allem die erdölexportierenden Entwicklungsländer werden mit der Zeit über einen sehr ansehnlichen Kapitalstock verfügen können.

Als generelles Postulat für die Errichtung einer nationalen Handelsflotte ist allerdings auch dieses Argument nicht haltbar. Ausnahmen bilden wieder die Länder der Gruppe V, sowie einige wenige der Gruppen III und IV.

---

32) Vgl. Attar,H./Ghaussy, A. Ghanie/Tuchtfeldt, E.: a.a.O., Seite 31

In solchen Entwicklungsländern, die bereits über eine eigene - wenn auch teilweise recht bescheidene - Werft- und Zulieferindustrie verfügen, können sich durchaus positive Entwicklungstendenzen bemerkbar machen.

2.23 Schaffung von Arbeitsplätzen

Die Entwicklungsländer haben praktisch alle ein gemeinsames Problem. Während in den industrialisierten Ländern die Wachstumsrate der Bevölkerung relativ (im Vergleich zur Wachstumsrate des Bruttosozialproduktes pro Kopf der Bevölkerung) gering ist - 0.5% bis ca. 1.2% - , nimmt die Bevölkerung in den Entwicklungsländern noch relativ stark zu - ca. 2.0% bis 3.0%. [33] Diese Bevölkerungsexplosion bringt natürlich jährlich neue Probleme für die betroffenen Entwicklungsländer, besonders auf dem Arbeitsmarkt. Trägt der Aufbau einer nationalen Handelsflotte tatsächlich dazu bei, das Heer der Beschäftigungslosen in den einzelnen Entwicklungsländern abzubauen ?

Auch diese Frage kann nur sehr beschränkt mit ja beantwortet werden. Unter einer Voraussetzung ist diese Argumentation jedoch begründet, nämlich dann, wenn auf den einheimischen Schiffen inländische Arbeitskräfte beschäftigt werden können. Wo ist das aber schon möglich ? - Die Tendenzen in der Schiffahrt sind bekannt: hochspezialisierte Einheiten mit möglichst wenig, dafür aber qualifiziertem Personal. Gerade dieses qualifizierte Personal ist in den Entwicklungsländern sehr rar, so dass die Führungskräfte sowie das technische Personal noch vorwiegend Ausländer sind. Selbst in den Ländern der Gruppen

---

33) Vgl. Meadows, Dennis: Die Grenzen des Wachstums, Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1972, Seite 18 ff

III, IV und V kann diese Bedingung nur in begrenztem Masse erfüllt werden. Die übrige Schiffsbesatzung rekrutiert sich allerdings zum grossen Teil schon aus einheimischen Arbeitskräften.

Ein weiterer Beschäftigungseffekt kann durch den Auf- bzw. Ausbau einer nationalen Handelsflotte noch erreicht werden, insofern eigene Schiffsbau- und Schiffsausrüstungsindustrien bereits vorhanden sind. Da diese Voraussetzung wiederum nur von einer kleinen Anzahl der Länder der Gruppen III, IV und V erfüllt wird, kann dieses Argument nicht von allen Entwicklungsländern gleich angerufen werden.

2.24 Verbesserung der Zahlungsbilanz

Eine ausgeglichene Zahlungsbilanz ist ein erklärtes wirtschaftspolitisches Ziel, so auch in den Entwicklungsländern. In dem grössten Teil dieser Länder ist man von der Verwirklichung dieses Grundsatzes aber noch weit entfernt - Ausnahmen bilden lediglich die rohstoffreichen Länder. Mit dem Aufbau einer nationalen Handelsflotte glauben die Entwicklungsländer ihre Zahlungsbilanzsituation grundlegend zu verbessern. Ist dies auch wirklich der Fall ?

Es ist sicher richtig, dass zusätzliche Deviseneinnahmen anfallen, da gewisse Güter mit eigenen Schiffen transportiert werden können, während diese Transporte vorher von ausländischen Schiffahrtsgesellschaften durchgeführt wurden. Ob daraus ein Netto-Devisenzufluss, d.h. der Devisenzufluss sollte grösser sein als der Devisenabfluss, überhaupt entsteht, ist sehr fraglich. Anhand eines Gedankenmodells werden wir einmal versuchen, Devisenzuflüsse und Devisenabflüsse gegenüber zu stellen. Die Meinungen über einen möglichen Netto-Devisenzufluss gehen in der Praxis weit auseinander. Gemäss einer Studie des Economic Intelligence Unit liegt der Netto-Devisenüberschuss bei Entwicklungsländern zwischen 20% und 25% der Brutto-Fracht-

einnahmen. Die Entwicklungsländer selbst nennen einen Wert von 40% bis 50%. Wir nehmen diese beiden Werte zur Kenntnis und möchten aber darauf hinweisen, dass es sich lediglich um Schätzwerte handelt. Sofern überhaupt Devisengewinne für Entwicklungsländer entstehen, so hängen diese Devisengewinne zum grossen Teil von dem Entwicklungsstand jedes einzelnen Landes ab. [34)]

In der Linienschiffahrt - und auf diesen Fall wollen wir uns hier beschränken - fallen Devisengewinne für die Entwicklungsländer in Form von Frachteinnahmen an, wenn, wie oben erwähnt, gewisse Transporte von einheimischen Schiffen durchgeführt werden können, welche bisher von ausländischen Reedern besorgt wurden. Diese Devisengewinne liessen sich leicht quantifizieren, sofern die entsprechenden Behörden der Entwicklungsländer genaue Erhebungen anstellen würden.

Auf der Ausgabenseite stehen Devisenabflüsse, welche den Devisenzuflüssen gegenüberstehen. Quantifizierbar wären diese Devisenabflüsse auch, doch hat man bis heute konkrete Rechnungen gescheut. Wir werden nachfolgend verschiedene Devisenabflüsse aufzählen:

(1) Bau, Kauf oder Charter eines Schiffes (vorwiegend im Ausland). Je nach dem wie aktiv ein Entwicklungsland die Hochseeschiffahrt betreibt, werden die Devisenabflüsse ganz beträchtlich sein. Dieser Posten fällt vor allem bei solchen Ländern ins Gewicht, welche keine eigene Schiffsbau- oder Schiffsausrüstungsindustrie besitzen. Von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, ist

---

34) Vgl. Federspiel, Robert: Der Gegensatz zwischen den traditionellen und den jungen Schiffahrtsnationen, in: Seewirtschaft, Hamburg 1968, Seite 142 ff

Ebenso Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 110 ff

das praktisch für alle Entwicklungsländer zutreffend. Beim Bau eines Schiffes im Ausland wird ein Entwicklungsland den grössten Devisenabfluss erleiden, während bei einem Kauf bzw. beim Chartern eines Schiffes im Ausland die Kosten geringer sein werden.

(2) Durch die ausländische Finanzierung von Schiffen, werden neben der Tilgung der Kapitalschuld auch die Fremdkapitalzinsen in Devisen fällig. Bedenkt man, dass Schiffshypotheken bis zu 70% (teilweise sogar noch darüber) gewährt werden, so wird der Devisengewinn durch Amortisierung und Fremdkapitalzinsen beträchtlich gemindert.

(3) Reparaturen können praktisch nur in ausländischen Häfen vorgenommen werden. Den meisten Entwicklungsländern fehlt eine entsprechende Werftindustrie, um die Schiffe der nationalen Handelsflotte technisch überwachen zu können. Abgesehen von möglichen Ausfallzeiten infolge langen Wartens oder ungünstiger geographischer Lage der fremden Häfen, sind auch hier die Devisenabflüsse nicht unerheblich. Wie hoch diese tatsächlich sind, wird von dem Umfang der einzelnen Handelsflotten und auch von der Altersstruktur der Schiffe abhängen.

(4) Ankauf von Ausrüstung, Vorräten und Bunkeröl im Ausland. Da die Entwicklungsländer ihre Schiffe für den Verkehr von Kontinent zu Kontinent einsetzen, ist es normal, dass sie sich im Ausland versorgen müssen. Dadurch geht auch ein beträchtlicher Teil der Deviseneinnahmen wieder verlustig.

(5) Zahlung von Hafen- und anderen Gebühren im Ausland. Ausserdem fallen Lade-, Lösch- und Staukosten in ausländischen Häfen an. Für Entwicklungsländer, deren Schiffe viel in ausländischen Häfen liegen, wird dies eine weitere, nicht unbedeutende Einbusse der erzielten Deviseneinnahmen zur Folge haben.

(6) Schiff und Ladung müssen fast ausschliesslich bei ausländischen Versicherungsgesellschaften versichert werden. Auch hier gehen Devisen verloren, weil praktisch kein Entwicklungsland über entsprechende Versicherungsgesellschaften verfügt.

(7) Es fallen beträchtliche Personalkosten in Devisen an, sofern ausländische Besatzungen auf den Schiffen der Entwicklungsländer fahren. Dies trifft besonders bei jenen Entwicklungsländer zu, die noch nicht über das geeignete Schiffspersonal verfügen.

(8) Enorme Einbussen ergeben sich auch daraus, dass in den inländischen Häfen die Deviseneinnahmen zurückgehen, weil ausländische Gesellschaften weitgehend aus dem Geschäft gedrängt werden. Die Hafen- und anderen Gebühren sowie Lade-, Lösch- und Staukosten der ausländischen Schiffe entfallen ganz oder werden entscheidend abnehmen. Stattdessen werden die Schiffe der eigenen Handelsflotte in Landeswährung zahlen und ausserdem haben diese Schiffe gelegentlich noch günstigere Gebührenansätze, im Vergleich zu den ausländischen Schiffen.[35]

---

35) Vgl. Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 112

Diese Liste zeigt, wie umfangreich die Devisenabflüsse unter Umständen sein können. Wie gross sie letztlich sein werden, wird von Land zu Land unterschiedlich sein. Uebertragen auf die fünf Gruppen der Entwicklungsländer wird das bedeuten, dass in Ländern der Gruppe I der Devisenabfluss am grössten, d.h. der Netto-Devisenzufluss am geringsten sein wird. In den Ländern der Gruppe II sind die Verhältnisse ähnlich, doch haben diese Länder den Vorteil, wenigstens über eigene Seehäfen zu verfügen. Etwas grösser wird der Netto-Devisenzufluss in den Ländern der Gruppen III und IV sein, weil diese Entwicklungsländer zum Teil schon einheimisches Personal einsetzen können und vereinzelt auch über kleinere Ausrüstungsindustrien und Werften verfügen. Die günstigsten Wirkungen zeigen sich erneut bei Ländern der Gruppe V.

Nach der obigen Gegenüberstellung von Devisenzuflüssen und Devisenabflüssen scheint es uns allerdings sehr zweifelhaft, ob durch den Aufbau einer nationalen Handelsflotte überhaupt ein positiver Einfluss auf die Zahlungsbilanz der Entwicklungsländer entstehen kann. Die zahlenmässige Berechnung eines eventuellen Netto-Devisenüberschusses ist technisch durchaus denkbar. Leider werden solche Rechnungen von den zuständigen Behörden der Entwicklungsländer nicht konsequent durchgeführt.

2.3 Zwischenbilanz

Nachdem wir nun eine Reihe ausgewählter Argumente für die Errichtung nationaler Handelsflotten in Entwicklungsländern untersucht haben, müssen wir feststellen, dass diese Motive immer nur für einen kleinen Kreis von Entwicklungsländern zutreffend sind. Nach unseren Ueberlegungen lassen sich demnach Investitionen für den Auf- bzw. Ausbau von nationalen Handelsflotten in den meisten Entwicklungsländern nicht generell rechtfertigen. Diese Aussage wird durch die Untersuchung von Stuchtey [36] noch bekräftigt. Da-

36) Vgl. Stuchtey, Rolf, a.a.O., Seite 106 ff

nach können praktisch alle Entwicklungsländer der Gruppen I, II, III und IV Schiffahrtsleistungen nur zu höheren Kosten anbieten als die 'traditionellen Schiffahrtsländer'. Selbst Brasilien und Argentinien können kaum kostengünstiger anbieten. Die einzige Ausnahme bildet in der Gruppe V Indien. Trotzdem wächst der Tonnagebestand in den Entwicklungsländern - wie Tabelle 3 im zweiten Kapitel, Seite 30 ff, zeigt - ständig.

Bei unseren bisherigen Ausführungen haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass sich für einige Entwicklungsländer durchaus positive Wirkungen ergeben können. Dies trifft vor allem für diejenigen Entwicklungsländer zu, die bereits einen gewissen Entwicklungsstand erreicht haben, d.h. es sind bestimmte infrastrukturelle Voraussetzungen erfüllt. Dazu gehören insbesondere leistungsfähige Seehäfen mit der dazugehörigen hafenorientierten Industrie wie Docks, Werften, Zulieferfirmen etc. Ebenso wichtig sind gute Verkehrsverbindungen in das Landesinnere, sei es auf der Strasse, auf Schienen oder durch die Binnenschiffahrt. Es ist schwerlich möglich, dass eine Handelsflotte bestmöglich eingesetzt wird, wenn das allgemeine Verkehrsnetz nur unzureichend ausgebaut ist, so dass die Güter nur schlecht an- bzw. abtransportiert werden können.

Es erscheint uns daher wesentlich sinnvoller, Investitionen zu tätigen für den Ausbau bestehender oder für den Aufbau neuer Seehäfen mit den entsprechenden Hinterlandsverbindungen. Gerade in der letzten Zeit hört man viele Klagen über schleppende Abfertigungen in den Seehäfen Afrikas. Dort sollen die Seehäfen teilweise total verstopft sein, so dass die Schiffahrtsgesellschaften lange Liegezeiten und entsprechende Mehrkosten in Kauf nehmen müssen. "Im Gegensatz zu den vorher erwähnten Investitionen in Seeschiffen wird man Hafeninvestitionen wegen ihrer positiven Zahlungsbilanz-, Beschäftigungs- und Wachstumswirkungen eine hohe Prioritätsstufe zubilligen können." [37] Dies allerdings wieder nur unter der Voraussetzung, dass die betreffende Region überhaupt entwicklungsfähig ist.

---

37) Attar, H./Ghaussy, A. Ghanie/Tuchtfeldt, E. : a.a.O., Seite 69

3. Die Seeschiffahrtspolitik in den Entwicklungsländern

3.1 Der Gegensatz zu den 'traditionellen Schiffahrtsnationen'

Als Grundsatz der traditionellen Schiffahrtspolitik haben wir im ersten Kapitel die 'Freiheit der Meere' herausgestellt. Seitdem sich die Entwicklungsländer verstärkt am internationalen Seeverkehr beteiligen, sind verschiedene Versuche staatlicher Beeinflussung der Seeschiffahrt deutlich spürbar geworden. [38]

"Der maritime Protektionismus drängt zu einer bilateralen Aufteilung des Ladungsangebots zwischen Empfangsland und Bestimmungsland und zur Ausschaltung der sogenannten 'Länder dritter Flagge'. ... Und der Dirigismus tendiert darauf hin, die Linienschiffahrt von einem privatwirtschaft-

---

38) Vgl. Böhme, Hans: Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, a.a.O., Seite 177 ff. Als Beispiele werden unter anderem angeführt:

" - Vorschrift der Verschiffungsbedingungen,
- Unterschiede bei der Vergabe von Ein- oder Ausfuhrlizenzen oder bei der Finanzierung des Aussenhandels, je nach Flagge des benutzten Schiffes,
- Belastung der Reedereien und/oder der von ihnen beförderten Ladung mit unterschiedlichen Hafenabgaben, Leuchtfeuer-, Tonnen- u.ä. -abgaben,
- devisenpolitische Massnahmen wie Beschränkungen oder Wechselkursdifferenzierungen beim Transfer von Frachteinnahmen ausländischer Reedereien,
- Depotgestellung für Ladung, die unter fremder Flagge befördert wird,
- Vorzugsbehandlung nationaler Schiffe bei der Zuweisung von Liegeplätzen, bei der Abfertigung usw. "

Diese Politik der staatlichen Ladungslenkung wurde von den Entwicklungsländern vorwiegend von der Schiffahrtspolitik der Vereinigten Staaten übernommen.

lichen Betriebszweig in einen öffentlichen Dienst umzugestalten." [39] Die Entwicklungsländer sind der Auffassung, dass ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem Markt nicht nur von der Qualität und den Lieferfristen abhängt, sondern auch zum grossen Teil vom Absatzpreis. Da ein wesentlicher Bestandteil dieses Verkaufspreises die Frachtraten sind, vertreten die Entwicklungsländer die Meinung, dass diese nicht von privaten ausländischen Reedern bestimmt werden dürfen. [40] Neben den schiffahrtspolitischen Zielen

- Auf- bzw. Ausbau nationaler Handelsflotten,
- Schutz- und Förderungsmassnahmen für die nationale Schiffahrt,

verfolgen die Entwicklungsländer vor allem folgende Zielsetzungen:

" - Bindung der traditionellen Linienkonferenzen an einen Verhaltenskodex,
- Beeinflussung des Preisbildungsprozesses in der Linienschiffahrt." [41]

Die Kritik der Entwicklungsländer richtet sich besonders gegen das Kon-

---

39) Federspiel, Robert: Wirtschaftliche und technische Umwälzungen in der Seeschiffahrt, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich, Nr. 3 1966, Seite 200

40) Fasbender, Karl/Wagner, Wolfgang: Shipping Conferences, Rate Policy and Developing Countries - The Argument of Rate Discrimination - , Publications of the HWWA - Institut für Wirtschaftsforschung - Hamburg 1973, Seite 225

41) Böhme, Hans: Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, a.a.O., Seite 174

ferenzsystem der Linienschiffahrt, welchem sie monopolistische Praktiken und eine diskriminierende Preispolitik vorwerfen. Mit diesem Vorwurf befasst sich eine umfangreiche Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung in Hamburg. [42] Es kam eindeutig zu dem Ergebnis, dass diese Vorwürfe seitens der Entwicklungsländer unbegründet sind. Wir verzichten deshalb an dieser Stelle auf eine kritische Widerlegung dieser Argumentation und verweisen auf die angegebene Publikation.

Tatsache ist, dass in den vergangenen Jahren schon viele Entwicklungsländer in den Konferenzen Aufnahme gefunden haben. [43] Sie haben also auf diese Art bereits eine gewisse Möglichkeit, ihren Einfluss bei der Frachtratengestaltung geltend zu machen. Daneben darf auch nicht übersehen werden, dass die vorhandene Tonnage in den Entwicklungsländern noch nicht ausreicht, um das bestehende Transportaufkommen alleine zu bewältigen. Das bedeutet mit anderen Worten, dass die Entwicklungsländer auf längere Sicht noch auf die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften angewiesen sein werden. Dies muss aber nicht unbedingt ein Nachteil sein, denn das Konferenzsystem der Linienschiffahrt - mit seinen festen Frachtraten - bietet eine gewisse Sicherheit gegen allzu starke Willkür in der Preisfestsetzung, da die einzelnen Konferenzen teilweise in einem scharfen Wettbewerb miteinander stehen. Darüber hinaus ersparen sich die Entwicklungsländer auf diese Weise grosse Investitionen, die sie vorteilhafter für den Ausbau der Infrastruktur einsetzen könnten (Bau von Hochseehäfen, Verbindungen ins Hinterland, etc).

---

42) Vgl. Fasbender, Karl/Wagner, Wolfgang: Shipping Conferences, Rate Policy and Developing Countries - The Argument of Rate Discrimination - , Publications of the HWWA - Institut für Wirtschaftsforschung - Hamburg 1973

43) Vgl. Tabelle 2 im Anhang

In den Industriestaaten ist man dagegen vorwiegend der Ansicht, dass die Schiffahrtskonferenzen ein nützliches privatwirtschaftliches Ordnungsinstrument darstellen und nicht in erster Linie ein Machtinstrument, wie es die Entwicklungsländer immer wieder glaubhaft zu machen suchen. Diese beiden Meinungen stehen heute im Spannungsfeld zwischen den Industriestaaten und den Entwicklungsländern. Die Konfrontation und Auseinandersetzung spielt sich auf höchster internationaler Ebene ab. Die Schiffahrtskommission der 'United Nations Conference on Trade and Development' (UNCTAD) verabschiedete zwar 1964 eine Resolution, "welche den Auffassungen der westeuropäischen Länder weitgehend Rechnung trug und insbesondere das Prinzip der direkten Interessenkonfrontierung zwischen den Verladern und den Konferenzen bekräftigte. Inzwischen zeigte es sich aber, dass der Gedanke einer behördlichen Einmischung auf nationaler oder supranationaler Ebene und einer Kontrolle der Ratenbildung in der Linienschiffahrt noch immer energisch verfochten wird." [44)]

Dieser Themenkreis war denn auch wiederholt Mittelpunkt von Diskussionen, sowohl an der zweiten Welthandelskonferenz in Neu Dehli im März/April 1968 als auch an der dritten Welthandelskonferenz in Santiago de Chile im April 1972. Die Entwicklungsländer bekannten sich nach und nach immer deutlicher zu dem Grundsatz der Flaggenbindung. Die neue angestrebte Ordnung soll durch einen 'Konferenzkodex' (Code of Conduct) gesichert werden. Das UNCTAD - Sekretariat befasste sich ausführlich mit diesem Thema in seinem Bericht im Jahre 1971. [45)] Vom 10. November 1973 bis

---

44) Federspiel, Robert: Wirtschaftliche und technische Umwälzungen in der Seeschiffahrt, a.a.O., Seite 203

45) Vgl. UNCTAD: The Regulation of Liner Conferences (Code of Conduct for Liner Conference System). Report by the UNCTAD - Secretariat, Santiago de Chile, TD/104, 1971

zum 15. Dezember 1973 und vom 11. März 1974 bis zum 6. April 1974 wurde vom UNCTAD - Schiffahrtsausschuss eine Konferenz in Genf einberufen mit dem Ziel, einen gültigen Verhaltenskodex für die Linienschiffahrt zu finden. Im Rahmen dieser Konferenz konnte am 6. April 1974 eine vorläufige Einigung erzielt werden. Für den neuen Schiffahrtskodex waren alle Entwicklungsländer, die Staatshandelsländer sowie nachfolgende Industrienationen: Australien, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Japan und Spanien. Gegen den Verhaltenskodex stimmten: Dänemark, Finnland, Grossbritannien, Norwegen, Schweden, Schweiz und die U.S.A. Es enthielten sich der Stimme: Griechenland, Italien, Kanada, Neuseeland und die Niederlande. Die Entwicklungsländer betrachten dies natürlich als einen grossen Erfolg, sehen sie doch zum ersten Mal einen Grossteil ihren Forderungen schriftlich fixiert.

Allerdings kann dieser Konferenzkodex erst in Kraft treten, wenn er von 24 Staaten ratifiziert wurde, die mindestens ein Viertel der Weltfrachttonnage besitzen. Angesichts der ablehnenden Haltung bedeutender Schiffahrtsnationen ist allerdings noch nicht sicher, ob dieser Beschluss tatsächlich rechtsgültig werden kann oder ob vorher über den einen oder anderen Punkt noch einmal verhandelt werden muss.

3.2 Der 'Konferenzkodex' der UNCTAD

Bevor wir zu dem 'Konferenzkodex' im einzelnen Stellung nehmen, möchten wir vorab noch stichwortartig die Forderungen bzw. Ziele der Entwicklungsländer gegenüber den Linienkonferenzen skizzieren. Es ging den Entwicklungsländern hauptsächlich um

- einen leichteren oder erzwingbaren Zugang zu den Konferenzen für einheimische Linienreedereien durch staatliche Unterstützung,

- eine feste Reservierung eines Teils des Transportaufkommens,
- die Ausarbeitung und Allgemeinverbindlichkeit (Institutionalisierung) eines speziellen Verhaltenskodex für die Geschäftspolitik der Linienkonferenzen,
- eine Prüfung der 'Angemessenheit der Dienste' in der Linienschiffahrt aus ihrer Sicht,
- eine Mitwirkung bei der Gestaltung der Frachtraten der Liniendienste. [46]

Wie wird der 'Konferenzkodex' die allgemeine Seeschiffahrt beeinflussen ? Eine exakte Antwort hierauf ist vorderhand noch nicht möglich. Bei einem aufmerksamen Studium der Fachpresse können die unterschiedlichsten Meinungen festgestellt werden. [47] Wie sich die beteiligten Länder schlussend-

---

46) Vgl. Böhme, Hans: Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, a.a.O., Seite 183

47) Vgl. Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), Hamburg
- Nr. 42 vom 9.4.1974: Konferenzkodex für die Linienschiffahrt vereinbart, Seite 1
- Nr. 45 vom 16.4.1974: Reeder: Linienkodex genau analysieren, Seite 1
- ebenda: Kodex mit Hintertüren, Seite 8
- Nr. 48 vom 23.4.1974: "Konferenzkodex zehrt am Lebensnerv der Schiffahrt", Seite 17
- Nr. 49 vom 25.4.1974: Wem nützen die UNCTAD - Beschlüsse ?, Seite 14
- Nr. 52 vom 2.5.1974: Reeder: "UNCTAD - Beschlüsse nicht funktionsfähig", Seite 12

Vgl. ebenfalls Internationale Transport-Zeitschrift, Basel
- Nr. 15 vom 11.4.1975: Vom Topp gesehen, Seite 1615
- Nr. 10 vom 7.3.1974 : Vom Topp gesehen, Seite 1009
- Nr. 11 vom 14.3.1974: Vom Topp gesehen, Seite 1117
- Nr. 16 vom 19.4.1975: Cargo, Ship and Harbour, Seite 1725

lich arrangieren werden, wird die Zukunft erst genau zeigen. In der Folge werden wir die wichtigsten Punkte des UNCTAD - Kodex analysieren. Wir werden uns dabei auf den Originaltext des UNCTAD - Sekretariates stützen. [48]

Die unterzeichnenden Länder haben in Genf die Notwendigkeit eines allgemein gültigen 'Konferenzkodex' anerkannt, das Linienkonferenzsystem verbessern und den spezifischen Problemen der Entwicklungsländer Rechnung tragen wollen. Diese Länder waren einverstanden, die folgenden Ziele anzustreben:

"(a) the objective to facilitate the orderly expansion of world sea-borne trade,

(b) the objective to stimulate the development of regular and efficient liner services adequate to the requirements of the trade concerned,

(c) the objective to ensure a balance of interests between suppliers and users of liner shipping services,

(d) the principle that conference practices should not involve any discrimination against the shipowners, shippers or the foreign trade of any country,

(e) the principle that conferences hold meaningful consultations with shippers' organizations, shippers' representatives and shippers on matters of common interest, with, upon request, the participation of appropriate authorities,

(f) the principle that conferences should make available to interested parties pertinent information about their activities which are relevant to those parties and should publish

---

48) Vgl. UNCTAD: United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, Final Act and Annexes, Geneva 9 May 1974, TD/CODE/11/Rev. 1

meaningful information on their activities." [49]

In einem ersten Kapitel werden allgemeine Definitionen festgelegt. Kapitel zwei behandelt die Beziehungen zwischen den Konferenzmitgliedern und Kapitel drei die Beziehungen zu den Verladern. Dem Problem der Frachtratenpolitik ist das Kapitel vier gewidmet, verschiedene andere 'Randerscheinungen' werden im Kapitel fünf erörtert. Kapitel sechs befasst sich mit den Vorschriften und dem Mechanismus für die Schlichtung von Streitfällen und Kapitel sieben schliesslich enthält Schlussbestimmungen wie Zeitspanne für die Unterschrift, Ratifizierungsverfahren des Kodex etc. [50] Ausserdem wird ganz kurz auf die Stellung der Aussenseiter hingewiesen. [51]

3.3 Kommentar des Kodex

3.31 Die Beziehungen zwischen den Konferenzmitgliedern

Zunächst muss einmal festgestellt werden, dass der Zugang zu den Konferenzen wesentlich erleichtert werden soll. Es können Schiffahrtsgesellschaften der Entwicklungsländer Mitglied werden in einer Konferenz, sofern sie genügend Tonnage besitzen und bereits vorher in den Fahrtgebieten tätig waren.

Weiterhin ist ein 'cargo sharing' vorgesehen. Die ursprüngliche Forderung der Entwicklungsländer nach einer Ladungsaufteilung von 50 : 50 konnte

---

49) UNCTAD: United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, a.a.O., Seite1, Annex 1

50) Vgl. UNCTAD: ebenda, Annex 1, Seite 2 - 33

51) Vgl. UNCTAD: ebenda, Annex 2, Seite 1

sich nicht durchsetzen. Stattdessen hat man sich auf die Formel 40 : 40 : 20 geeinigt. Diese Formulierung sichert den nationalen Linienreedereien zwar einen Ladungsanteil von 40% fest zu, doch kann diese Formel auch grosszügig ausgelegt werden. Es könnte somit vorkommen, dass verschiedene Länder nicht auf ihren vollen Ladungsanteil bestehen und so den Drittländern unter Umständen mehr oder aber auch weniger als diese 20% zugestanden werden. Bemerkenswert ist ausserdem die Tatsache, dass der Betrieb nationaler Linien mit gecharterten Schiffen zulässig sein wird. Dieser Passus kommt vor allem Entwicklungsländern mit einer relativ kleinen Tonnage, im Vergleich zu ihrem Aussenhandel, entgegen. Solche Länder könnten sonst den Ladungsanspruch von 40% nicht annähernd ausnutzen.

Ein Outsider wird von dieser Regelung nicht betroffen werden, denn der Geltungsbereich des Kodex umfasst lediglich die Konferenzen und die von ihnen transportierte Ladung. In der vorliegenden Fassung des Kodex wird dem Wettbewerb von Outsidern grundsätzlich zugestimmt. "1. Nothing in that convention shall be construed so as to deny shippers an option in the choice between conference shipping lines and non - conference shipping lines subject to any loyalty arrangements where they exist, 2. Non - conference shipping lines competing with a conference should adhere to the principle of fair competition on a commercial basis, ..." [52] Diese Formulierung gestattet den Outsidern einen gewissen Spielraum, welche eine eigene Frachtratenpolitik betreiben können. Nicht geregelt ist in dem vorliegenden Kodex, was ein 'freier Wettbewerb auf kommerzieller Basis' ist.

---

52) UNCTAD: United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, a.a.O., Annex 2, Seite 1

3.32 Die Frachtratenpolitik

Eine Beeinflussung der Frachtraten liegt den Entwicklungsländern besonders am Herzen. Gründe dafür wurden schon im dritten Kapitel unter 3.1 angeführt. [53] Es ist vorgesehen, dass die Tarife der Konferenzen veröffentlicht werden müssen und auch ein Einblick in die Kalkulationen kann verlangt werden. Man ist bestrebt, damit eine gewisse Transparenz in die Frachtratenpolitik der Linienkonferenzen zu bringen. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Frachtraten vor Ablauf von 15 Monaten nicht verändert werden dürfen und eine Veränderung mindestens fünf Monate vor ihrer Einführung bekannt gegeben werden muss. Es ist Pflicht, die Verlader zu konsultieren. Bei gravierenden wirtschaftlichen Aenderungen ist eine schnellere Anpassung möglich, und zwar sind dann Zuschläge, sogenannte 'surcharges' vorgesehen.

Als Kriterium für die Frachtratenbildung gilt nach dem Kodex, dass die Tarife so niedrig wie wirtschaftlich vertretbar sein müssen, aber dennoch dem Reeder ein angemessener Verdienst bleiben soll. [54] Daneben muss die spezielle Lage der Entwicklungsländer und der Binnenländer berücksichtigt werden.

Im Grunde genommen ist eine übersichtliche Frachtratenpolitik ja nur zu begrüssen. Diskussionen werden sich sicher ergeben über die Höhe der Tarife und darüber, was ein angemessener Verdienst für den Reeder ist. In diesem Punkt wird die Meinung der beteiligten Länder sehr auseinandergehen. Wir denken hier besonders an die Konfrontation von Industrienationen einerseits und Entwicklungsländern andererseits. Diese befürworten eine Aufrecht-

---

53) Vgl. Seite 67 ff

54) Vgl. UNCTAD: United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, a.a.O., Annex 1, Seite 11

erhaltung der privatwirtschaftlichen Gestaltung des Seeverkehrs, jene dagegen streben eine vermehrte staatliche Beeinflussung an. Dieser Gegensatz zwischen den beiden Gruppen ist doch so gravierend, dass es die Kommissionen - welche die Frachtraten festlegen sollen - sehr schwer haben werden, je eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Frachtratenpolitik zu gewährleisten.

3.33 Schlichtungsverfahren bei Streitigkeiten

Streitigkeiten können immer dann entstehen, wenn Reeder und Verlader - oder die einzelnen Gruppen untereinander - unterschiedlicher Meinung sind. Das kann sehr häufig der Fall sein, da im Prinzip alle wichtigen Fragen zwischen Reedern und Verladern besprochen werden sollten. Als wichtigste Beispiele seien hier angeführt

- Zulassung einer Schiffahrtsgesellschaft zu einer Konferenz,
- Vereinbarkeit eines Konferenzkontraktes mit dem Kodex,
- Tarifänderungen.

Gerade bei diesem letzten Punkt werden Streitigkeiten auftreten, denn zu unterschiedlich dürften die Auffassungen der verschiedenen Parteien - wie oben geschildert - darüber sein, welche Frachtrate als vernünftig und angemessen gelten kann. In diesem Fall ist ein internationales Schlichtungsverfahren vorgeschrieben, welchem die schwierige Aufgabe zukommen wird, die Streitigkeiten zu beseitigen.

Bei den Verhandlungen zwischen Reedern und Verladern werden die Behörden eines jeden Landes, das den Verhaltenskodex unterschreibt, das Recht haben teilzunehmen. Sie werden allerdings kein Stimmrecht, aber doch ein Mitspracherecht erhalten. Damit wird einer weiteren Forderung der Entwicklungsländer weitgehend entsprochen und den staatlichen In-

stanzen die Einflussnahme in den internationalen Seeverkehr erleichtert.

Zusammenfassend können wir bemerken, dass der UNCTAD - Konferenzkodex sicher gewisse Vorteile bietet, aber daneben die Nachteile nicht zu übersehen sind, besonders für die 'traditionellen' Schiffahrtsnationen. Der Kodex kann nur dann als befriedigend angesehen werden, wenn alle betroffenen Länder ihn auch wirklich ratifizieren. Das ist nach den verschiedenen Stellungnahmen vorderhand ausgeschlossen. Abänderungen in einigen Punkten werden erforderlich sein, denn der grosse Nachteil dieser Konvention besteht wohl darin, dass der Kodex nur für die Länder gelten wird - im Falle einer Annahme -, die ihn auch unterzeichnet haben.

Die Zukunftsaussichten für die internationale Seeschiffahrt wären dann noch ungünstiger. Die Gegensätze zwischen den Parteien, hier Industrienationen, dort Entwicklungsländer und Staatshandelsländer, würden noch tiefer und die gesamte Situation noch unübersichtlicher.

SCHLUSSBEMERKUNGEN UND AUSBLICK

Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass der Anteil der Handelsflotten der Entwicklungsländer an der Welthandelsflotte ständig zugenommen hat und noch immer im Wachstum begriffen ist. Wir haben festgestellt, dass diese Investitionen zum Auf- bzw. Ausbau nationaler Handelsflotten in den meisten Entwicklungsländern nicht den erhofften Erfolg brachten. Ausschlaggebend dafür ist nach unserer Meinung das Fehlen gewisser Vorbedingungen wie Industrien, Infrastruktur etc. Die Schiffahrtsinvestitionen lassen sich aus ökonomischen Gründen kaum rechtfertigen. Da die nationalen Handelsflotten in den Entwicklungsländern - mit wenigen Ausnahmen - nicht rentabel sind, müssen die Schiffahrtsgesellschaften immer wieder durch staatliche Massnahmen gestützt werden. Effizienter hätten diese Investitionen in anderen Bereichen eingesetzt werden können. Trotzdem sind wir überzeugt, dass die Tonnage der Entwicklungsländer auch in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen wird.

Durch ihr geschlossenes Auftreten haben die Entwicklungsländer ihr zahlenmässiges Uebergewicht in der UNCTAD ausnützen und einen Grossteil ihrer Forderungen durchsetzen können. Dadurch könnte sich der seit langem abzeichnende Trend hin zum Bilateralismus im Seeverkehr praktisch vollziehen. Ob allerdings dieser UNCTAD - Konferenzkodex - sofern er ratifiziert wird - die erhofften Verbesserungen für die Entwicklungsländer bringen wird, bleibt dahingestellt.

Es könnte vielmehr die Gefahr entstehen, dass die Entwicklungsländer den Aufbau von nationalen Handelsflotten noch intensiver betreiben,

weil ihnen durch die Ladungsaufteilung ein bestimmtes Transportvolumen de facto zugesichtert wird. Dabei stellt man sich dann weniger die Frage nach der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer eigenen Handelsflotte, als dass man damit die politische Macht oder die Souveränität eines Landes unter Beweis stellen möchte. Durch den Aufbau einer nationalen Handelsflotte um jeden Preis berauben sich die Entwicklungsländer der Chance, vom internationalen Wettbewerb in der Seeschiffahrt zu profitieren. Sie liegen ja längst nicht mehr so abseits vom internationalen Verkehr, da sie durch die verschiedenen Konferenzen weitgehend regelmässig bedient werden. [55)]

Ausserdem sollten die Entwicklungsländer nicht übersehen, dass eine übermässig starke Expansion aufgrund der "40:40:20 - Regel" des UNO - Kodex' nicht nur wirklichkeitsfremd, sondern finanziell gesehen auch praktisch unmöglich wäre. Eine unnütze Aufblähung der Welt-Gesamttonnage hätte ohne Zweifel eine enorme, nicht gewünschte Senkung des durchschnittlichen Auslastungsgrades der Schiffe, zur Zeit ungefähr 80%, zur Folge.

Wie die Entwicklung genau weitergeht, wird uns erst die Zukunft zeigen. Eines kann aber mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden, dass nämlich der traditionelle Grundsatz der Seeschiffahrt 'die Freiheit der Meere' immer mehr verdrängt wird durch internationale oder bilaterale Vereinbarungen zwischen den einzelnen Ländern.

---

55) Vgl. TABELLE 2 im Anhang

ANHANG

TABELLE 1: Handelsflotten ausgewählter Entwicklungsländer gesamt nach Tonnage und Ladekapazitäten (Einheiten von 300 BRT und darüber) ++

1 Indien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		199	245	283	299
BRT		1 430 000	1 944 991	2 693 853	3 455 425
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		14.7	15.8	15.4	15.7
NRT			1 185 369	1 666 070	2 171 742
Gesamttragfähigkeit in tdw		2 070 000	2 833 742	4 122 888	5 359 078
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			141 968	191 709	243 013
davon Kühlräumte			432	723	1 298
Bunkerkapazitäten	Motoröl		193 121	287 395	373 194
	Heizöl		61 992	45 191	39 269
	Kohle		9 230	5 875	5 357

Die einzelnen Länder werden nach der Grösse ihrer Flotten aufgeführt.

++ Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus:
Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1966, Seite I 4 ff
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1968, Seite I 4 ff
- Statistik der Schiffahrt, Jahrbuch 1973, Seite I 9 ff
- Statistik der Schiffahrt, 19. Jahrgang Heft Nr. 1, Januar 1975, Seite 10 ff

1) Für das Jahr 1965 konnten nur seegehende Schiffe von 1000BRT und darüber berücksichtigt werden. Auch die Untergliederung war nicht so detailliert möglich.

2) Entwicklungsländer der Gruppen I bis V, ohne Länder der 'billigen Flaggen'

3) Mittel zwischen Getreide- und Ballenräumte, dazu Kühl- und Oelladeräumte

Fortsetzung TABELLE 1

2 Singapur

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		.	64	235	424
BRT		.	157 822	991 089	2 883 476
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		.	1.3	5.7	13.1
NRT			87 692	560 772	1 747 685
Gesamttragfähigkeit in tdw		.	189 744	1 331 195	4 359 501
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			10 672	69 834	199 213
davon Kühlräumte			466	2 367	4 715
Bunkerkapazitäten	Motoröl		21 069	140 309	345 792
	Heizöl		1 428	5 806	36 442
	Kohle		-	-	-

3 Brasilien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		225	309	323	333
BRT		1 120 000	1 352 581	1 852 235	2 391 205
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		11.5	11.0	10.6	10.8
NRT			804 198	1 189 267	1 584 120
Gesamttragfähigkeit in tdw		1 575 000	1 918 246	2 644 623	3 616 041
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			92 457	144 817	181 575
davon Kühlräumte			1 610	3 111	3 565
Bunkerkapazitäten	Motoröl		97 223	155 258	209 041
	Heizöl		113 185	64 995	70 597
	Kohle		11 662	9 448	7 104

Fortsetzung TABELLE 1

4 Taiwan

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		109	148	185	163
BRT		669 000	808 783	1 494 149	1 355 680
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		6.9	6.6	8.6	6.1
NRT			483 724	941 226	903 837
Gesamttragfähigkeit in tdw		937 000	1 147 857	2 384 510	2 209 226
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			55 413	100 262	91 945
davon Kühlräumte			2 843	3 822	2 963
Bunkerkapazitäten	Motoröl		47 329	153 645	147 628
	Heizöl		97 018	74 261	49 163
	Kohle		2 869	1 993	34

5 Argentinien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		161	167	193	178
BRT		1 094 000	986 098	1 336 799	1 277 061
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		11.3	8.0	7.7	5.8
NRT			570 113	773 207	736 000
Gesamttragfähigkeit in tdw		1 457 000	1 358 408	1 845 769	1 769 975
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			62 532	83 677	80 184
davon Kühlräumte			3 514	4 081	3 115
Bunkerkapazitäten	Motoröl		76 868	101 098	104 182
	Heizöl		86 435	94 713	76 944
	Kohle		5 068	5 552	5 552

Fortsetzung TABELLE 1

6 Südkorea

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		32	97	143	172
BRT		122 000	433 545	930 756	1 214 252
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		1.3 [2]	3.5	5.3	5.5
NRT			274 613	585 354	780 783
Gesamttragfähigkeit in tdw		185 000	667 895	1 497 204	2 048 566
Laderäume in 1000 cbf insgesamt			27 049 [3]	62 837	86 255
davon Kühlräume			37	51	41
Bunkerkapazitäten	Motoröl		37 073	131 610	150 906
	Heizöl		19 594	15 303	19 667
	Kohle		3 566	2 936	2 936

7 Türkei

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		115	153	185	199
BRT		601 000	574 083	691 401	833 059
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		6.2 [2]	4.7	4.0	3.8
NRT			341 080	408 723	499 051
Gesamttragfähigkeit in tdw		781 000	742 809	909 691	1 138 229
Laderäume in 1000 cbf insgesamt			60 425 [3]	42 676	52 009
davon Kühlräume			420	591	591
Bunkerkapazitäten	Motoröl		31 386	59 013	76 645
	Heizöl		40 613	28 474	27 463
	Kohle		16 159	11 373	11 373

Fortsetzung TABELLE 1

8 Philippinen

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		88	142	180	164
BRT		469 000	836 833	937 729	799 656
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		4.8 [2]	6.8	5.4	3.6
NRT			478 644	545 695	466 433
Gesamttragfähigkeit in tdw		645 000	1 173 722	1 347 710	1 140 338
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt			58 614 [3]	64 716	54 532
davon Kühlräumte			540	1 469	796
Bunkerkapazitäten	Motoröl		107 510	117 187	94 275
	Heizöl		19 314	6 168	5 725
	Kohle		995	995	827

9 Indonesien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		118	315	353	383
BRT		364 000	618 974	661 890	785 078
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		3.7 [2]	5.0	3.8	3.6
NRT			343 333	366 689	442 699
Gesamttragfähigkeit in tdw		425 000	760 240	831 572	1 022 247
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt			36 561 [3]	39 729	49 281
davon Kühlräumte			101	104	156
Bunkerkapazitäten	Motoröl		59 603	65 569	85 736
	Heizöl		11 291	8 587	8 174
	Kohle		1 919	1 919	1 919

Fortsetzung TABELLE 1

10 Kuwait

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		8	17	49	45
BRT		110 000	146 064	669 679	685 693
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		1.1	1.2	3.8	3.1
NRT			85 945	431 089	437 551
Gesamttragfähigkeit in tdw		173 000	220 395	1 128 204	1 156 042
Laderäume in 1000 cbf insgesamt [3]			10 263	36 429	37 320
davon Kühlräume			106	143	111
Bunkerkapazitäten	Motoröl		4 724	28 331	30 729
	Heizöl		16 578	61 553	61 553
	Kohle		85	85	85

11 Israel

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		81	97	84	70
BRT		554 000	721 494	662 994	619 033
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		5.7	5.9	3.8	2.8
NRT			420 606	388 565	367 012
Gesamttragfähigkeit in tdw		684 000	998 561	923 746	883 003
Laderäume in 1000 cbf insgesamt [3]			47 263	45 126	41 710
davon Kühlräume			3 545	4 261	3 683
Bunkerkapazitäten	Motoröl		86 420	72 765	67 557
	Heizöl		2 210	4 935	4 935
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

12 Pakistan

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		52	107	83	73
BRT		366 000	547 132	566 503	547 119
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		3.8 [2]	4.4	3.2	2.5
NRT			316 902	328 703	317 539
Gesamttragfähigkeit in tdw		503 000	752 659	766 385	739 472
Laderäume in 1000 cbf insgesamt			38 096 [3]	38 775	37 291
davon Kühlräume			361	278	278
Bunkerkapazitäten	Motoröl		39 481	50 749	50 488
	Heizöl		32 895	21 205	18 852
	Kohle		2 029	2 029	2 029

13 Venezuela

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		32	53	58	61
BRT		260 000	320 310	378 924	439 358
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		2.7 [2]	2.6	2.2	2.0
NRT			187 523	220 156	257 607
Gesamttragfähigkeit in tdw		370 000	462 401	554 945	640 907
Laderäume in 1000 cbf insgesamt			20 812 [3]	24 733	28 698
davon Kühlräume			257	359	397
Bunkerkapazitäten	Motoröl		10 672	19 303	24 602
	Heizöl		34 671	35 062	35 062
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

14 Peru

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		27	56	59	65
BRT		126 000	251 743	345 278	427 425
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		1.3	2.0	2.0	1.9
NRT			147 151	193 187	243 568
Gesamttragfähigkeit in tdw		187 000	368 852	464 161	601 067
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			18 669	23 199	29 092
davon Kühlräumte			168	311	256
Bunkerkapazitäten	Motoröl		25 141	14 930	26 218
	Heizöl		13 390	10 571	8 752
	Kohle		-	-	-

15 Mexiko

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		42	62	61	68
BRT		246 000	370 793	364 608	420 179
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		2.5	3.8	2.1	1.9
NRT			215 843	212 653	245 736
Gesamttragfähigkeit in tdw		364 000	557 157	548 778	641 476
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			26 968	38 821	28 914
davon Kühlräumte			16	95	117
Bunkerkapazitäten	Motoröl		29 913	43 153	57 319
	Heizöl		17 733	3 815	3 515
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

16 Chile

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		48	60	62	53
BRT		267 000	271 384	385 803	330 041
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		2.7	2.2	2.2	1.5
NRT			160 154	235 564	200 663
Gesamttragfähigkeit in tdw		374 000	375 394	573 264	494 086
Laderäume in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			18 367	26 406	23 010
davon Kühlräume			631	647	664
Bunkerkapazitäten	Motoröl		14 426	33 336	32 280
	Heizöl		18 452	18 217	11 865
	Kohle		5 190	3 977	3 507

17 Malaysia

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		4	20	31	44
BRT		8 000	15 682	129 455	307 388
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.1	0.1	0.7	1.4
NRT			.	81 154	215 213
Gesamttragfähigkeit in tdw		7 000	.	170 524	439 520
Laderäume in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			.	8 988	21 374
davon Kühlräume			.	37	43
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	15 914	33 642
	Heizöl		.	583	583
	Kohle		.	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

18 Aegypten

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		45	63	65	65
BRT		202 000	242 958	267 499	288 597
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		2.1	2.0	1.5	1.3
NRT			141 240	156 614	169 052
Gesamttragfähigkeit in tdw		253 000	314 323	349 093	380 585
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			15 070	16 650	18 107
davon Kühlräume			103	103	103
Bunkerkapazitäten	Motoröl		20 265	21 472	22 216
	Heizöl		12 852	15 197	16 779
	Kohle		615	394	394

19 Iran

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		4	20	46	59
BRT		25 000	68 836	191 963	287 824
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.3	0.5	1.1	1.3
NRT			40 853	112 737	163 606
Gesamttragfähigkeit in tdw		34 000	103 952	269 538	393 904
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			5 108	13 650	20 012
davon Kühlräume			8	265	393
Bunkerkapazitäten	Motoröl		1 398	19 108	26 615
	Heizöl		9 679	8 422	15 294
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

20 Kolumbien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		24	40	47	49
BRT		118 000	204 518	239 104	231 389
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		1.2	1.6	1.4	1.1
NRT			115 863	137 298	129 560
Gesamttragfähigkeit in tdw		158 000	276 049	308 687	287 966
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			14 217	16 096	15 143
davon Kühlräumte			1 392	1 432	1 625
Bunkerkapazitäten	Motoröl		23 446	26 794	26 022
	Heizöl		1 704	2 177	1 217
	Kohle		-	-	-

21 Algerien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		2	18	16	29
BRT		12 000	51 699	121 121	205 194
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.1	0.4	0.7	0.9
NRT			28 167	61 339	114 642
Gesamttragfähigkeit in tdw		17 000	62 866	141 635	279 933
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			3 289	6 887	13 885
davon Kühlräumte			39	20	20
Bunkerkapazitäten	Motoröl		5 723	7 110	14 638
	Heizöl		17	6 112	11 583
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

22 Irak

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		2	3	9	14
BRT		12 000	12 219	105 921	201 322
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		0.1 [2]	0.1	0.6	0.9
NRT			.	63 115	122 116
Gesamttragfähigkeit in tdw		16 000	.	162 677	315 573
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt			. [3]	7 030	13 207
davon Kühlräumte			.	39	44
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	11 995	23 249
	Heizöl		.	-	-
	Kohle		.	-	-

23 Thailand

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		9	33	43	50
BRT		17 000	48 039	75 035	148 199
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		0.2 [2]	0.4	0.4	0.7
NRT			30 570	41 728	92 413
Gesamttragfähigkeit in tdw		22 000	66 468	106 160	238 304
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt			3 459 [3]	5 369	10 992
davon Kühlräumte			25	68	75
Bunkerkapazitäten	Motoröl		5 045	9 207	10 230
	Heizöl		72	287	6 622
	Kohle		348	348	348

Fortsetzung TABELLE 1

24 Libanon

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		156	107	63	74
BRT		813 000	410 237	149 083	127 975
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		8.4	3.3	0.9	0.6
NRT			241 640	64 066	70 592
Gesamttragfähigkeit in tdw		1 235 000	618 276	157 189	171 822
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			32 004	8 049	9 353
davon Kühlräumte			218	614	708
Bunkerkapazitäten	Motoröl		15 509	1 489	14 671
	Heizöl		53 154	11 665	3 896
	Kohle		2 857	1 181	100

25 Uruguay

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		16	28	22	21
BRT		106 000	127 925	128 744	124 365
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		1.1	1.0	0.7	0.6
NRT			75 995	78 087	75 444
Gesamttragfähigkeit in tdw		162 000	192 528	201 426	194 806
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			9 642	8 980	8 659
davon Kühlräumte			173	377	377
Bunkerkapazitäten	Motoröl		6 119	1 619	633
	Heizöl		17 440	19 402	19 402
	Kohle		1 390	1 390	1 140

Fortsetzung TABELLE 1

26 Elfenbeinküste

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		3	3	9	17
BRT		13 000	15 606	55 472	116 750
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.1	0.1	0.3	0.5
NRT			.	32 057	67 647
Gesamttragfähigkeit in tdw		17 000	.	76 936	157 650
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			.	4 078	8 037
davon Kühlräume			.	200	569
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	3 906	8 907
	Heizöl		.	7 200	9 368
	Kohle		.	-	-

27 Ekuador

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		5	11	13	19
BRT		18 000	41 986	50 204	115 964
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.2	0.3	0.3	0.5
NRT			24 472	28 317	68 079
Gesamttragfähigkeit in tdw		27 000	50 723	61 942	164 809
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			2 710	3 344	8 006
davon Kühlräume			199	275	275
Bunkerkapazitäten	Motoröl		4 571	5 575	9 054
	Heizöl		550	550	6 550
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

28 Nigeria

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		10	13	24	25
BRT		59 000	66 090	97 224	108 576
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.6	0.5	0.6	0.5
NRT			36 395	55 696	60 771
Gesamttragfähigkeit in tdw		93 000	101 173	139 692	154 991
Laderäume in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			5 667	7 563	8 211
davon Kühlräume			2	2	85
Bunkerkapazitäten	Motoröl		10 057	20 919	22 518
	Heizöl		217	217	217
	Kohle		–	–	–

29 Ghana

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		16	13	15	17
BRT		108 000	70 000	101 190	108 522
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		1.1	0.6	0.6	0.5
NRT			38 253	61 083	64 711
Gesamttragfähigkeit in tdw		142 000	100 666	126 354	136 145
Laderäume in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			6 206	7 237	7 806
davon Kühlräume			164	164	304
Bunkerkapazitäten	Motoröl		9 455	11 183	12 751
	Heizöl		–	–	–
	Kohle		–	–	–

Fortsetzung TABELLE 1

30 Maldiven Republik

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		-	1	25	31
BRT		-	1 838	67 425	72 961
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		-	.	0.4 [2]	0.3
NRT			.	32 961	34 391
Gesamttragfähigkeit in tdw		-	.	86 098	92 110
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt			.	5 221 [3]	5 567
davon Kühlräumte			.	365	396
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	3 230	5 133
	Heizöl		.	7 524	4 707
	Kohle		.	-	-

31 Burma

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		9	12	18	18
BRT		48 000	39 496	65 047	67 330
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT		0.5 [2]	0.3	0.4	0.3
NRT			22 939	37 898	39 525
Gesamttragfähigkeit in tdw		65 000	53 277	85 719	87 949
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt			2 553	4 255 [3]	4 255
davon Kühlräumte			-	7	7
Bunkerkapazitäten	Motoröl		4 226	8 330	8 330
	Heizöl		687	687	687
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

32 Saudi Arabien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		11	20	18	23
BRT		38 000	44 060	41 589	60 781
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.4	0.3	0.2	0.3
NRT			24 191	23 220	33 256
Gesamttragfähigkeit in tdw		52 000	52 600	57 858	79 346
Laderäume in $1000 cbf$ insgesamt [3]			2 661	2 984	4 416
davon Kühlräume			50	183	792
Bunkerkapazitäten	Motoröl		7 517	3 084	6 717
	Heizöl		-	2 500	2 500
	Kohle		454	454	454

33 Marokko

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		13	26	21	20
BRT		50 000	67 852	50 706	49 435
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.5	0.5	0.3	0.2
NRT			37 387	28 297	28 069
Gesamttragfähigkeit in tdw		70 000	89 238	67 480	69 117
Laderäume in $1000 cbf$ insgesamt [3]			4 594	3 489	3 386
davon Kühlräume			508	76	396
Bunkerkapazitäten	Motoröl		8 300	6 913	7 656
	Heizöl		40	40	40
	Kohle		-	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

34 Malgache Republik

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		7	14	13	15
BRT		19 000	33 026	46 597	47 110
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.2	0.3	0.3	0.2
NRT			18 860	26 258	26 820
Gesamttragfähigkeit in tdw		26 000	46 931	67 222	67 390
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			2 422	3 079	3 058
davon Kühlräume			-	5	5
Bunkerkapazitäten	Motoröl		4 422	5 929	5 937
	Heizöl		-	-	-
	Kohle		-	-	-

35 Sudan

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		3	4	8	9
BRT		14 000	14 940	33 973	45 996
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.1	0.1	0.2	0.2
NRT			.	18 413	25 739
Gesamttragfähigkeit in tdw		19 000	.	41 279	60 357
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			.	2 020	2 905
davon Kühlräume			.	235	247
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	4 851	6 134
	Heizöl		.	-	-
	Kohle		.	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

36 Tunesien

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		9	13	14	15
BRT		20 000	23 783	30 009	38 839
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.2	0.2	0.2	0.2
NRT			.	15 473	19 054
Gesamttragfähigkeit in tdw		28 000	.	40 966	53 986
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			.	1 877	2 155
davon Kühlräume			.	41	60
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	2 554	3 204
	Heizöl		.	1 000	1 000
	Kohle		.	-	-

37 Zaire

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		-	3	5	4
BRT		-	28 577	49 382	38 806
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		-	0.2	0.3	0.2
NRT			.	28 126	22 174
Gesamttragfähigkeit in tdw		-	.	60 909	52 087
Laderäumte in 1000 m^3 cbf insgesamt [3]			.	2 909	2 406
davon Kühlräume			.	47	29
Bunkerkapazitäten	Motoröl		.	6 463	5 237
	Heizöl		.	-	-
	Kohle		.	-	-

Fortsetzung TABELLE 1

38 Malta

Stichtag		30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe		6	13	8	10
BRT		40 000	58 457	10 068	35 040
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]		0.4	0.5	0.1	0.2
NRT			35 260	.	20 134
Gesamttragfähigkeit in tdw		63 000	74 375	.	53 835
Laderäumte in 1000 cbf insgesamt [3]			4 218	.	2 576
davon Kühlräume			-	.	-
Bunkerkapazitäten	Motoröl		3 935	.	3 478
	Heizöl		5 160	.	852
	Kohle		-	.	-

39 Uebrige Entwicklungsländer [4]

Stichtag	30.6.1965 [1]	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der Schiffe	32	132	226	328
BRT	151 000	237 537	350 530	760 963
%-Anteil am Flottenbestand der Entwicklungsländer in BRT [2]	1.9	1.9	2.0	3.4

4) Aethiopien, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Burundi, Dominikanische Republik, Gabun, Gambia, Guatemala, Guinea, Jamaica, Jemen, Kambodscha, Kenia, Libyen, Mauretanien, Muscat, Nauru, Neue Hebriden, Nicaragua, Papua Neu Guinea, Paraguay, El Salvador, Senegal, Sierra Leone, Sri Lanka, Südvietnam, Syrien, Tansania, Trinidad et Tobago, Vereinigte arabische Fürstentümer

Fortsetzung TABELLE 1

Stichtag	30.6.1965	1.8.1968	1.1.1973	1.9.1974
Anzahl der registrierten Schiffe in Entwicklungsländern	1 723	2 702	3 295	3 704
Anzahl der Schiffe der Welthandelsflotte	18 096	26 910	30 021	30 314
%-Anteil der Schiffe der Entwicklungsländer an der Welthandelsflotte	9.5	10.0	11.0	12.2
BRT der Entwicklungsländer	9 689 000	12 267 991	17 421 031	22 053 066
BRT Welthandelsflotte gesamt	146 698 000	183 777 862	256 538 150	293 115 205
%-Anteil am Bestand der Welthandelsflotte in BRT	6.6	6.7	6.8	7.5

Diese Tabelle bestärkt unsere vorherigen Aussagen, wonach nur solche Länder erfolgreich im internationalen Seeverkehr bestehen können, welche bestimmte Bedingungen erfüllen. Ihre nationalen Handelsflotten haben sich im Laufe der Zeit gut entwickelt. Innerhalb der Gruppe der Entwicklungsländer sind es vor allem drei Länder, welche einen sehr grossen Anteil an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer haben. Diese drei Länder - Indien, Singapur und Brasilien - verfügen zusammen über 39.6% der Gesamttonnage

der Entwicklungsländer und jedes Land für sich über mehr als 10.0%.

Einen Anteil von 1.0% bis 10.0% an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer besitzen 17 Staaten, vorwiegend Inselstaaten und südamerikanische, aber auch asiatische Länder. Zusammen haben diese 17 Staaten einen Anteil von 49.2% an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer und sogar 88.8%, wenn wir die drei ersten Länder noch dazuzählen. Somit partizipieren 20 Staaten mit beinahe 90% an der Gesamttonnage der Entwicklungsländer, während sich die restlichen ungefähr 10% 50 Staaten teilen, die im einzelnen einen Anteil von weniger als 1.0% besitzen.

Insbesondere die Länder mit den grösseren Flottenbeständen haben schon den Zutritt zu vielen Linienkonferenzen gefunden, allen voran Indien. Doch auch schon viele andere Entwicklungsländer haben in der letzten Zeit Aufnahme in verschiedenen Konferenzen gefunden. Im Dezember 1971 gab es zum Beispiel 368 Linienkonferenzen, davon waren in 198 Konferenzen Entwicklungsländer vertreten. [56] Im Juli 1974 waren die Entwicklungsländer in 206 Konferenzen (total 347) [57] vertreten. Die nachfolgende Tabelle 2 gibt noch Auskunft über die Entwicklungsländer, welche durch Linienkonferenzen bedient werden.

---

56) Vgl. Fasbender, Karl/Wagner, Wolfgang, a.a.O., Seite 254 ff

57) Vgl. Croner's World Directory of Freight Rates Conferences, Survey/New York, Edition July 1974, Seite 1 ff

TABELLE 2: Entwicklungsländer, die durch Linienkonferenzen bedient werden ++

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Algerien	9	Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Conference Export Des Lignes de Navigation Desservant l'Indochine
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Conference Maritime Algerie - France (Mediteranee)
		Conference Maritime Algerie - France (Nord-Manche-Atlantique)
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
Argentinien	7	Argentine Europe Freight Conference, U.K. and Eire (Section 4) Northbound
		Conferencia Maritima de Fretes Argentina - Brazil
		Inter-American Freight Conference - Canadian Area Agreement - Section "B"

++ Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus: Croner's World Directory of Freight Rates Conferences, a.a.O., Seite 277 ff, November 1973

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Inter-American Freight Conference - Mexican Area Agreement - Section "A"
		Pacific Coast River Plate Brazil Conference
		River Plate/Caribbean/River Plate Conference
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
Bangladesh	5	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Calcutta, East Coast of India and Bangladesh/U.S.A. Conference
		Chittagong and Pussur River Continental Conference
		Chittagong and Pussur River/U.K. and Eire Conference
		India/Pakistan Middle East Conferen
Brasilien	10	Brazil/Caribbean/Brazil Freight Conference
		Brazil/Europe/Brazil Freight Conference
		Brazil/Far East/Brazil Freight Conference
		Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Conferencia Maritima de Fretes Argentine - Brasil
		Inter-American Freight Conference - Canadian Area Agreement - Section "C"

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Inter-American Freight Conference - Puerto Rico and U.S. Virgin Islands Area
		Inter-American Freight Conference - U.S. Area Agreement - Section "C"
		North of Brazil and Amazonia/Europe/ North of Brazil and Amazonia Freight Conference
		South America/Western Mediterranean Reefer Agreement (SAMERCA)
Burma	3	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Bay of Bengal/Philippines Agreement
		Pacific-India/Pakistan/Ceylon/ Burma Agreements
Kambodscha	4	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		New York Freight Bureau
		Trans - Pacific Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Chile	2	West Coast of South America/Far East Freight Conference
		West Coast South America Northbound Conference
Kolumbien	5	Association of West Coast Steamship Companies
		Conferenza Centro America (CONCA
		East Coast Colombia Conference
		North of Brazil and Amazonia/Europe, North of Brazil and Amazonia Freight Conference
		West Coast of South America/Far East Freight Conference
Zaire	9	American-West African Freight Conference
		Associated Central West Africa Lines (CEWAL)
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOR
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italien-West Africa Freight Conferenc

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Dominikanische Republik	2	Conferenza Centro America (CONCA)
		United States Atlantic and Gulf - Santo Domingo Conference
Ecuador	2	Association of West Coast Steamship Companies
		West Coast of South America/Far East Freight Conference
El Salvador	2	Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference
		Conferenza Centro America (CONCA)
Aethiopien	1	Ethiopia, Djibouti and Aden Continent Rates Agreement

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Aegypten	9	Accordo Merci Tirreno - Levante "AMETILE" (Tirreno - Levant Freight Agreement)
		Alexandria/U.K. Conference
		Association of Conference Lines
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Eastern Mediterranean U.K. Homeward Conference
		Egypt - Italy Freight Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
Gabun	8	American - West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Italian - West Africa Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes ans St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Gambia	7	American - West Africa Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Freight Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Freight Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range) Far East Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Ghana	8	American - West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range) Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Guatemala	2	Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference
		Conferenza Centro America (CONCA
Guinea Republik	7	American - West African Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Conference Internationale Madgascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range)/ Far East Freight Conference
Indien	32	Aden and Red Sea Freight Rate Conference
		Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Bay of Bengal/Philippines Agreement
		Bombay/Australia Rate Agreement
		Calcutta Continental Conference
		Calcutta Australia Conference
		Calcutta, East Coast of India and Bangladesh/U.S.A. Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Calcutta/U.K. and Eire Conference
		East Coast of India/West Asia (Gulf) Conference
		Gulf - Arabian Sea/Orient Rate Agreement
		Indian Coastal Conference
		India - Pakistan Middle East Conference
		India/Sri Lanka - Bangladesh - Burma Conference
		Japan/India - Pakistan - Gulf/Japan Conference
		Karmahom Continental Conference
		Karmahom/U.K. and Eire Conference
		Madras and Pondicherry Continental Conference
		Madras Coast Continental Conference
		Madras Coast/U.K. and Eire Conference
		Madras Homeward Freight Conference
		Malabar/Australia Rate Agreement
		Malabar Coast Continental Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Malabar Coast/U.K. and Eire Conference
		Malabar/Far East Rate Agreement
		Pacific - India/Pakistan/Ceylon/ Burma Agreements
		Pakistan/India - Burma - Ceylon Rate Agreement
		Tuticorin Continental Conference
		Tuticorin/U.K. and Eire Conference
		Visakhapatnam Continental Conference
		Visakhapatnam/U.K. and Eire Conference
		West Coast of India and Pakistan/ U.S.A. Conference
		West Coast of India/West Asia (Gulf) Conference
Indonesien	10	Deli-/East Canada Conference Agreement
		Deli/New York Rate Agreement
		Deli - Pacific Rate Agreement
		Indonesia - Australia Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Indonesia Europe Freight Conference
		Indonesia/Hong Kong/Macau Rate Agreement
		Indonesia - Japan/Japan - Indonesi Freight Conference
		Java/East Canada Conference Agreement
		Java - New York Rate Agreement
		Java Pacific Rate Agreement
Israel	8	Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Eastern Mediterranean U.K. Homeward Conference
		Israel - Scandinavian Association
		Israel/U.K. Conference
		Israel/U.S. North Atlantic Ports Westbound Freight Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (MEDCAN)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
Elfenbeinküste	8	American - West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Conference
		United Kongdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range)/ Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Jamaica	2	Conferenza Centro America (CONCA)
		United States Atlantic and Gulf - Jamaica Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Kenia	6	East Africa/Australia Freight Conference
		East Africa/Europe Conference
		East Africa/Far East Freight Conference
		East Africa - Persian/Arabian Gulf Freight Agreement
		South and East Africa/South America Rate Agreement (SEASARA)
		South and East Africa/U.S.A. Conference
Korea (Süd)	11	Australian and New Zealand/ Eastern Shipping Conference
		Far East/East Africa Freight Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Japan - Atlantic and Gulf Freight Conference
		Japan - East Canada Freight Conference
		Japan - Latin America Eastbound Freight Conference
		Japan - Mexico Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Japan - Puerto Rico and Virgin Islands Freight Conference
		Japan - West Canada Freight Conference
		Japan - West Coast South America Freight Conference of Japan
		Trans - Pacific Freight Conference of Japan
Libanon	9	Accordo Merci Tirreno-Levante "AMETILE" (Tirreno-Levant Freight Agreement)
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Eastern Mediterranean U.K. Homeward Conference
		Lebanon/Syria/S. Turkey/U.K. Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
Libyen	8	Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
		River Plate/Mediterranean/River Plat Freight Conference
Madagascar	2	Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		South and East Africa/U.S.A. Conference
Malaysia	19	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Far East/East Africa Freight Conference
		Far East/Gulf of Aden and Red Sea Ports Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Far Eastern Freight Conference
		Malaysia - Pacific Rate Agreement
		Sabah, Brunei and Sarawak Freight Conference
		Sabah/Shanghai and Japan Freight Agreement
		Singapore and Malaya/West Africa Freight Agreement
		Straits/Australia Conference
		Straits/Bombay/Karachi/Gulf Conference
		Straits/Calcutta/Bangladesh Conference
		Straits/Colombo Rate Agreement

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Straits/East Canada Conference
		Straits/Hong Kong/Japan Rate Agreement
		Straits/New York Conference
		Straits/New Zealand Direct Conference
		Straits/Rangoon Rate Agreement
		Straits/South Africa Shipping Conference
Malta	7	Accordo Merci Tirreno-Levante "AMETILE" (Tirreno-Levant Freight Agreement)
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lake Westbound Freight Conference (MEDCHI)

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
Mauretanien	7	American - West African Freight Conference
		Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Conference
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
Mexiko	8	Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference
		Brazil/Caribbean/Brazil Freight Conference
		Conferenza Centro America (CONCA)
		East Coast Mexico/U.S. Atlantic and Gulf Ports Agreement

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Ensenada/Europe Conference
		Ensenada/Japan Freight Conference
		Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
		River Plate/Caribbean/River Plate Conference
Marokko	9	Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Comite de Liaison France/Maroc
		Conference Export des Lignes de Navigation Desservant l'Indochine
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Gulf/Mediterranean Ports Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Neu Guinea	2	Australia Northbound Shipping Conference
		Australian and New Zealand/ Eastern Shipping Conference
Nicaragua	2	Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference
		Conferenza Centro America (CONCA)
Nigeria	8	American - West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range)/ Far East Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Pakistan	7	Gulf - Arabian Sea/Orient Rate Agreement
		Indian - Pakistan Middle East Conference
		Japan/India - Pakistan - Gulf/ Japan Conference
		Karmahom Continental Conference
		Karmahom/U.K. and Eire Conference
		Pacific - India/Pakistan/Ceylon/ Burma Agreements
		West Coast of India and Pakistan/ U.S.A. Conference
Paraguay	2	Inter - American Freight Conference - U.S. Area Agreement - Section "B
		Pacific Coast/River Plate/Brazil Conference
Peru	3	North of Brazil and Amazonia/Europ North of Brazil and Amazonia Freigh Conference
		West Coast of South America/Far Ea Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		West Coast South America Northbound Conference
Philippinen	5	Australian and New Zealand/ Eastern Shipping Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Philippines - Asia Conference
		Philippines/Europe Conference
		Philippines North America Conference
Senegal	9	American - West African Freight Agreement
		Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Freight Conference
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range Far East Freight Conference
Sierra Leone	7	American - West African Freight Agreement
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian - West Africa Freight Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range Far East Freight Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Singapur	17	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Far East/East Africa Freight Conference
		Far East/ Gulf of Aden and Red Sea Ports Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Far Eastern Freight Conference
		Malaysia - Pacific Rate Agreement
		Singapore and Malaya/West Africa Freight Agreement
		Straits/Australia Conference
		Straits/Bombay/Karachi/Gulf Conference
		Straits/Calcutta/Bangladesh Conference
		Straits/Colombo Rate Agreement
		Straits/East Canada Conference
		Straits/Hong Kong/ Japan Rate Agreement
		Straits/New York Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Straits/New Zealand Direct Conference
		Straits/Rangoon Rate Agreement
		Straits/South Africa Shipping Conference
Sri Lanka	9	Ceylon/Arabian and Persian Gulf/ Red Sea Conference
		Ceylon/Australia Conference
		Ceylon/Continental Conference
		Ceylon/New Zealand (Direct) Conference
		Ceylon/Straits/China/Japan Agreement
		Ceylon/U.K. and Eire Conference
		Ceylon/U.S.A. Conference
		Pacific - India/Pakistan/Ceylon/ Burma Agreement
		Sri-Lanka/East and South Africa Rate Agreement
Sudan	1	Sudan - U.K. and Continental Freight Rates Agreement

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Syrien	9	Accordo Merci Tirreno-Levante "AMETILE" (Tirreno-Levant Freight Agreement)
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Eastern Mediterranean U.K. Homeward Conference
		Lebanon/Syria/S. Turkei/U.K. Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
Taiwan	10	Australian and New Zealand/Eastern Shipping Conference
		Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Far East/East Africa Freight Conference
		Far East/Gulf of Aden and Red Sea Ports Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Far Eastern Freight Conference
		New York Freight Bureau
		Overseas Joint Shipping Office, Chin
		Trans Pacific Freight Conference
		West Canada Freight Conference
Tansania	6	East Africa/Australia Freight Conference
		East Africa/Europe Conference Lines
		East Africa/Far East Freight Conference
		East Africa - Persian/Arabian Gulf Freight Conference
		South and East Africa/South America Rate Agreement (SEASARA)
		South and East Africa/U.S.A. Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Thailand	8	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		Thailand/Bay of Bengal Rate Agreement
		Thailand/Europe Conference
		Thailand/Japan Conference
		Thailand/Pacific Freight Conference
		Thailand/U.S. Atlantic and Gulf Conference
		Thailand/West Coast of India, West Pakistan and Persian Gulf Freight Conference
Tunesien	9	Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Conference France/Tunisia (Nord Manche Atlantique)
		Conference Maritime Mediterranee France/Tunisie
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lake Westbound Freight Conference (MEDCHI)
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
Türkei	9	Accordo Merci Tirreno-Levante "AMETILE" (Tirreno-Levant Freight Agreement
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		East Mediterranean and Black Sea/ Far East Conference
		East Mediterranean and Black Sea/ Japan Conference
		Eastern Mediterranean U.K. Homeward Conference
		Lebanon/Syria/S. Turkey/U.K. Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Mediterranean Canada Westbound Freight Conference (Medcan)
		Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conference
		Mediterranean - U.S.A. Great Lakes Westbound Freight Conference (MEDCHI)
Uruguay	6	Inter-American Freight Conference - Canadian Area Agreement - Section "B"
		Inter-American Freight Conference - U.S. Area Agreement - Section "B"
		Pacific Coast River Plate Brazil Conference
		River Plate/Caribbean/River Plate Conference
		River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference
		South America/Western Mediterranean Reefer Agreement (SAMERCA)
Venezuela	2	Conferenza Centro America (CONCA
		United States Atlantic and Gulf-Venezuela and Netherlands Antilles Conference

Fortsetzung TABELLE 2

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Vietnam (Süd)	5	Bay of Bengal/Japan/Bay of Bengal Conference
		Brazil/Far East/Brazil Freight Conference
		Far East/River Plate/Far East Freight Conference
		New York Freight Bureau
		Trans-Pacific Freight Conference
Yemen	3	Ethiopia, Djibouti and Aden Continent Rates Agreement
		"Red-Med" Rate Agreement
		Red Sea and Gulf of Aden/U.S. Atlantic and Gulf Rate Agreement

Zum Abschluss nun noch eine Tabelle, welche diejenigen Entwicklungsländer zusammenfasst, die am 1.12.1974 über keine eigenen Handelsflotten mit Einheiten von mehr als 300 BRT verfügten, und dennoch recht gut durch verschiedene Linienkonferenzen bedient werden.

TABELLE 3: Entwicklungsländer (ohne eigene Handelsflotte), die durch Linienkonferenzen bedient werden ++

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Angola	8	American-WestAfrican Freight Conference
		Associated Central West Africa Lines (CEWAL)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian-West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement

++ Diese Tabelle wurde zusammengestellt nach Unterlagen aus: Croner's World Directory of Freight Rates Conferences, a.a.O., Seite 277 ff, November 1973

Fortsetzung TABELLE 3

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
Camerun	8	American-West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian-West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Congo Republik (Brazzaville)	9	American-West African Freight Conference
		Associated Central West Africa Lines (CEWAL)
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)

Fortsetzung TABELLE 3

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italien-West Africa Freight Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Angola/Cameroun Range)/Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Dahomey	8	American-West African Freight Conference
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian-West Africa Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement

Fortsetzung TABELLE 3

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		West Africa (Nigeria/Senegal Range)/ Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement
Mozambique	13	Association of Conference Lines
		Association of Lines South Africa/ New Zealand (A.O.L.)
		Beira/Europe Conference
		East Africa/Europe Conference
		East Africa/Far East Freight Conferenc
		South Africa/Europe Conference
		South Africa/Far East Freight Conference
		South Africa/Far East Rate Agreement (SAFERA)
		South Africa and Mocambique - Persian/Arabian Gulf Freight Conference
		South Africa/West Africa Freight Agreement
		South and East Africa/South America Rate Agreement (SEASARA)

Fortsetzung TABELLE 3

Land	Anzahl Konferenzen, die sie bedienen	Namen der Konferenzen
		South and East Africa/U.S.A. Conference
		Southern Africa/Australia Freight Tariff
Togo	8	American-West African Freight Agreement
		Conference Internationale Madagascar Comores Reunion Maurice (CIMACOREM)
		Continent West Africa Conference (COWAC)
		Italian-West Africa Freight Conference
		United Kingdom/West Africa Lines Joint Service
		United States Great Lakes and St. Lawrence River Ports - West Africa Agreement
		West Africa (Nigeria/Senegal Range)/ Far East Freight Conference
		West Africa/South Africa Freight Agreement

LITERATURVERZEICHNIS

Attar, H./Ghaussy, A. Ghanie/Tuchtfeldt, E. : Verkehrsprobleme in Entwicklungsländern, im Rahmen der Schriftenreihe "Berner Beiträge zur Nationalökonomie", Band 16, Bern 1972

Bergmann, Heinrich : Grundsätze der Schiffsfinanzierung, im Rahmen der Schriftenreihe "Vorträge aus dem Institut für Schiffahrtsforschung, Bremen", Heft 4, Bremen 1969

Beth, Hans Ludwig/Mücke, Erwin/Zade, Günther : Entwicklungstendenzen in der Schiffahrt und in der nautischen Ausbildung, im Rahmen der Schriftenreihe "Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen", Heft 5, Bremen 1972

Böhme, Hans : Die Schiffahrtspolitik der Entwicklungsländer, in "Die Weltwirtschaft" (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel), Heft 1, Tübingen 1971

Böhme, Hans : "Freiheit der Meere" oder Bilateralismus in der Seeschiffahrt - Die Schiffahrtspolitik Brasiliens - Modell für die Zukunft ?, in "Die Weltwirtschaft" (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel), Heft 1, Tübingen 1972

Böhme, Hans : Weltseeverkehr 1973: Märkte zwischen Frachtenboom und Oelboykott, in "Die Weltwirtschaft" (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel), Heft 2, Tübingen 1973

Croner Publications Ltd. : Croner's World Directory of Freight Conferences, Survey/New York, July 1974

Dr. Gablers Wirtschaftslexikon, Wiesbaden 1967, II. Band

Deutsche Verkehrszeitung : Verschiedene Ausgaben der Jahre 1968 bis 1974, Deutscher Verkehrsverlag GmbH, Hamburg

Engelhard, Edgar : Seehäfen als Industriestandorte, in "Seewirtschaft" - Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Seeschiffahrt, Hamburg 1966

Eversheim, Franz : Auswirkungen der Schiffahrtssubventionierung, im Rahmen der Schriftenreihe "Weltwirtschaftsarchiv" (Institut für Schiffahrtsforschung Bremen), Heft 6, Bremen 1958

Fasbender, Karl/Wagner, Wolfgang : Shipping Conferences, Rate Policy and Developing Countries - The Argument of Rate Discrimination - Publications of the HWWA - Institut für Wirtschaftsforschung - Hamburg, Hamburg 1973

Federspiel, Robert : Art und Besonderheiten der Schiffahrtskonjunktur, in "Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik", Ausgabe Nr. 2, Zürich 1959

Federspiel, Robert : Der Gegensatz zwischen den traditionellen und den jungen Schiffahrtsnationen, in "Seewirtschaft" - Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Seeschiffahrt, Hamburg 1966

Federspiel, Robert : Wirtschaftliche und technische Umwälzungen in der Seeschiffahrt, in "Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik", Ausgabe Nr. 3, Zürich 1966

Fisser, Frank : Rationalisierung im Bordbetrieb, im Rahmen der Schriftenreihe "Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen", Heft 4, Bremen 1969

General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) : International Trade 1972, Geneva 1973

Häfliger, Kurt : Die Binnenlage der Schweiz aus verkehrswirtschaftlicher und handelspolitischer Sicht und Betrachtungen zum Verkehrswesen in Entwicklungsländern, in "Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik", Ausgabe Nr. 3, Zürich 1972

Haji, Iqbal : UNCTAD and Shipping - UNCTAD Vision of Liner Shipping, in Journal of World Trade Law, Twickenham/Middlesex, Vol. 6, Nr. 1, January/February 1972

Heeckt, Hugo : Der Wandel von Nachfrage und Angebot auf dem Weltschiffbaumarkt, im Rahmen der Schriftenreihe "Kieler Studien" (Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel), Tübingen 1970

Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen : Statistik der Schiffahrt

- Jahrbuch 1966, Bremen
- 10. Jahrgang, Bremen 1966
- 11. Jahrgang, Bremen 1967
- Jahrbuch 1968, Bremen
- 12. Jahrgang, Bremen 1968
- 13. Jahrgang, Bremen 1969

Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen : Statistik der Schiffahrt

- 14. Jahrgang, Bremen 1970
- 15. Jahrgang, Bremen 1971
- 16. Jahrgang, Bremen 1972
- Jahrbuch 1973, Bremen
- 17. Jahrgang, Bremen 1973
- 18. Jahrgang, Bremen 1974
- 19. Jahrgang, Bremen 1975

Internationale Transportzeitschrift, Rittmann AG, Basel

- 35. Jahrgang, Basel 1974
- 36. Jahrgang, Basel 1975

Jolmes, Lothar : Die Funktionen der Seehäfen für die Volkswirtschaft, in "Seewirtschaft" - Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Seeschiffahrt, Hamburg 1966

Kyriasopoulos, Ion : The New Greek Shipping Policy, im Rahmen der Schriftenreihe "Vorträge aus dem Institut für Schiffahrtsforschung Bremen, Heft 1, Bremen 1958

Lau, Claus : Seehäfen als Standorte des Aussenhandels, in "Seewirtschaft" - Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Seeschiffahrt, Hamburg 1966

Leibenstein, Harvey : Economic Backwardness and Economic Growth, New York 1957

Malinowski, W. R./Oyevaar, Jan J./Rajwar, L. M. S./Valente, M. G. : Shipping and Developing Countries, International Conciliation, March 1971 Nr. 582

Meadows, Dennis : Die Grenzen des Wachtums, Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1972

Stuchtey, Rolf : Die Beurteilung des Aufbaus nationaler Handelsflotten in unterentwickelten Ländern, im Rahmen der Schriftenreihe "Probleme der Weltwirtschaft" (Deutsches Uebersee - Institut), Hamburg 1968

Sturmey, S. G. : The UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences, im Rahmen der Schriftenreihe "Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen", Heft 7, Bremen 1974

Theel, Gustav Adolf : Staatliche Schiffbauförderungsmassnahmen im Ausland, im Rahmen der Schriftenreihe "Bremer Beiträge zur Schiffahrtsforschung" (Institut für Schiffahrtsforschung Bremen), Heft 1, Bremen 1955

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) :

- Handbook of International Trade and Development Statistics 1972, TD/Stat. 4, New York 1972

- Multinational Shipping Enterprises, TD/108/Supp. 1/Rev. 1, New York 1972

- Port Statistics, Manual Prepared by the UNCTAD Secretariat, TD/B/C. 4/79/Rev. 1, New York 1971

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) :

- Review of Maritime Transport 1970, Report by the Secretariat of UNCTAD, TD/B/C. 4/82, New York 1971

- Review of Maritime Transport 1971, Report by the Secretariat of UNCTAD, TD/B/C. 4/92/Rev. 1, New York 1973

- Shipping in the Seventies, TD/177, New York 1972

- The Liner Conference System, TD/B/C. 4/62/Rev. 1, New York 1973

- The Regulation of Liner Conferences (A Code of Conduct for the Liner Conference System), Report by the UNCTAD Secretariat, TD/104/Rev. 1, New York 1972

- Trade and Development Board, Official Records, Report of the Committee on Shipping, Supplement No. 3, TD/B/347 - TD/B/C. 4/89, New York 1971

- United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, TD/Code/11/Rev. 1, Geneva 1974

- United Nations Conference on a Code of Conduct for Liner Conferences, Report by the Preparatory Committee, TD/Code/1 - TD/Code/PC/5, Geneva 1973

Voigt, Fritz : Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, in: Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihen des verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Band 1, Berlin 1960